
Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761115467789

Government Publications

CA1
FN
-E 77

40

Transport Canada

1996-97 Estimates

Improved Reporting to Parliament – Pilot Document



ISBN 0-660-59914-7
9 780660 599144

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

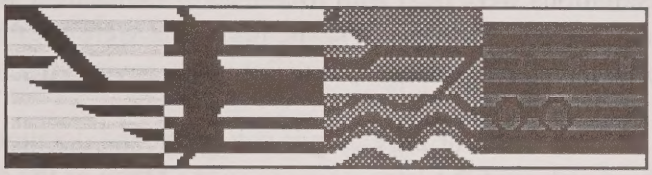
or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1997-III-48
ISBN 0-660-59914-7

1996-97 Main Estimates Part III

Transport Canada



David Anderson, P.C., M.P.

Preface

IMPORTANT NOTE

This Part III document was prepared as part of a project to improve the Expenditure Management information that government provides to Parliament, and to update the processes used within the federal government to prepare the information.

Six departments have worked with the Treasury Board Secretariat to examine different reporting approaches and to prepare mock ups of different models. Extensive consultations were held with Members of Parliament and other key stakeholders, and based on the support given to the ideas that were presented, the House of Commons gave its concurrence to tabling, on a pilot basis, revised documents for the six departments.

The intent of the changes is to make the documents more useful and readable, without reducing the level of disclosure. Three of the documents -- Agriculture and Agri-food Canada, Indian and Northern Affairs Canada, and Transport Canada -- were written to make a clear separation between planning and performance information, and to focus on the higher level, longer term plans and performance of the departments. The other three -- Fisheries and Oceans, Natural Resources Canada, and Revenue Canada-- are designed as streamlined versions of previous years' Part IIIs, but also with a separate section on departmental performance. If Parliament and others react positively to the separation of the performance information, we will table separate performance documents for the six pilot departments in the Fall of 1996.

We would appreciate hearing your views about the changes we have made. On the next page there is a tear out questionnaire that should only take a few minutes to complete after you have reviewed this Part III. For your convenience, a return envelope has been provided and is located at the centre of the document. Your opinions, as a user of this document, are important to us.

If you have any other questions about the project, please contact:

The Expenditure Management Sector

Program Branch, Treasury Board Secretariat

8th Floor, East Tower

140 O'Connor St., Ottawa

K1A 0R5

Telephone: (613) 731-4525

Evaluation Questionnaire

Improved Reporting to Parliament

The purpose of this questionnaire is to obtain feedback from users of Part III information. Your responses will assist the TBS in evaluating the effectiveness of the new documents from your perspective. We appreciate your co-operation in completing this questionnaire.

1.1 Which departmental Part III does this questionnaire refer to?

Agriculture and Agri-Food Canada ____ Indian Affairs and Northern Affairs Canada ____
Transport Canada ____ Fisheries and Oceans ____
Natural Resources Canada ____ Revenue Canada ____

1.2 To assist us in understanding who uses the Estimates, could you please identify if you are:

An Interested Citizen ____ A Business Person ____ A Journalist ____
An Academic ____ Federal Public Servant ____ Provincial Public Servant ____
Parliamentary Staff ____ Member of Parliament ____
Other (please describe) _____

1.3 For what purpose(s) do you use the information contained in the Part III documents?

Academic Research ____ Business Research ____ Personal Interest ____
Other (please describe)_____

1.4 Which of the following areas are of interest to you?

- _____the government's fiscal plan
- _____government-wide programs and activities
- _____departments' or agencies' plans and priorities
- _____specific programs or activities within a department or agency
- _____specific management areas (e.g. Human Resources Management)
- _____departmental grants and contributions
- _____departmental capital projects
- _____departmental program performance
- _____Public Accounts

1.5 How often do you refer to the information contained in the Part IIIs ?

Rarely ____ Less than 10 times per year ____ Less than 20 times per year ____ More than 20 times per year ____

1.6 Do you find that this year's Part III provides a useful overall view of the department?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.7 Relative to previous years, do you feel that this year's Part III represents:
An improvement _____ A Step Backwards _____ Don't Know _____

1.8 Does the document adequately explain the department's overall plans and priorities?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.9 Does the document adequately describe the pressures influencing the delivery of programs in the department (e.g., social, technological, economic)?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.10 Does the document adequately describe the performance of departmental programs?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.11 Is the document easy to read and understand?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.12 Is the information in the document easily comparable to other documents (e.g., Public Accounts, Outlooks, Budget)
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.13 Does the document provide sufficient context to support the data that is presented?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

1.14 Does this document contain the information necessary for your purposes?
Yes _____ No _____ Somewhat _____

If no, what information is lacking?

_____
_____
_____
_____
_____

1.15 Please add any additional comments or ideas about the way to improve the presentation of information on departmental plans and performance.

_____
_____
_____
_____
_____

Thank you for completing the questionnaire.

1996-97 Main Estimates Part III

Transport Canada



Table of Contents

PREFACE 4

A MESSAGE FROM THE MINISTER OF TRANSPORT 5

A. THE DEPARTMENTAL PLAN 6

1. **A Brief Overview of Transport Canada and its Plan** 6
   - ⇨ *Roles and Responsibilities* 6
   - ⇨ *Overview Plan and Strategy* 6
   - ⇨ *Work of Parliamentary Committees* 10
   - ⇨ *Financial Overview* 11

2. **Background to the Transport Program and Plan** 12
   - ⇨ *Mandate* 12
   - ⇨ *The Transport Portfolio* 12
   - ⇨ *Key Planning Factors* 13
   - ⇨ *Financial Details* 15

3. **Details of the Plan by Business Line** 17
   - ⇨ *Policy and Coordination* 17
   - ⇨ *Marine* 21
   - ⇨ *Aviation* 24
   - ⇨ *Air Navigation System* 27
   - ⇨ *Airports* 29
   - ⇨ *Surface* 31
   - ⇨ *Departmental Administration* 33

B. 1994-95 PERFORMANCE REPORT 35

1. **An Overview of Performance** 35
   - ⇨ *Our Clients, our Work, our Safety Record* 35
   - ⇨ *Performance Against Plan and Strategy* 40
   - ⇨ *Financial Performance* 42

2. **Additional Program Performance** 43
   - ⇨ *The Environment* 43
   - ⇨ *Efficiency* 44

3. Business Line Performance 48

⇨ *Policy and Coordination* 48

⇨ *Marine* 54

⇨ *Aviation* 58

⇨ *Air Navigation System* 61

⇨ *Airports* 63

⇨ *Surface* 66

⇨ *Departmental Administration* 71

C. SUPPLEMENTARY INFORMATION 74

Appendix 1 - Organization 74

1.1 Organization Chart 74

1.2 Resource Requirements by Branch and Business Line/Activity ($000) 75

Appendix 2 - Personnel Requirements 76

2.1 Details of Personnel Requirements by Business Line/Activity (FTEs) 76

2.2 Summary by Professional Category (FTEs) 76

Appendix 3 - Capital Projects 77

3.1 Capital Expenditures by Business Line/Activity ($000) 77

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000) 79

3.3 Description of Major Crown Projects 86

Appendix 4 - Additional Financial Information 90

4.1 Net Ministry Expenditures by Business Line/Activity 90

4.2 Revenues and Expenditures 91

4.3 Assets 105

4.4 Contingent Liability 106

Appendix 5 - Statutes administered by Transport Canada 107

Appendix 6 - References 108

PREFACE

A new Part III. It includes:

- **The Departmental Plan** **page 5**
- **The 1994-95 Performance Report** **page 35**
- **Supplementary Information** **page 74**

The Transport Canada 1996-97 Part III of the Estimates differs from the traditional Part III. As a department participating in a Reform of the Estimates pilot project, Transport Canada has responded to parliamentarians' requests for change by restructuring its Part III. The information contained in this document is separated into three sections:

- A - The **Departmental Plan** provides information with respect to the funding provided in the 1996-97 Estimates and projected for the following two years and the associated initiatives and performance expectations. It should be noted that the dollar amounts displayed for 1997-98 and 1998-99 are for information purposes only and represent the funding related to the plans outlined in this document - not amounts voted by Parliament.
- B - The **Departmental Performance Report** provides information with respect to both the program and financial performance for the 1994-95 fiscal year.
- C - The **Supplementary information** section provides more detailed information, particularly on performance and plans.

Under the reform project, the intent is that in the future, two separate documents would be produced:

- The Departmental Plan to be tabled in the winter/spring period.
- The Departmental Performance Report to be tabled in the fall. This document would provide information on the Department's performance six months earlier than when the performance information was contained in Part III. For this 1996-97 version only (in light of a spring tabling instead of a fall tabling), in order to ensure the information is as current as possible, Transport Canada has reported on initiatives up to November 30, 1995.

In addition, it is the intent of the reform project to provide, in the future, the financial tables presented in section C in electronic format for ease of access in both the spring and the fall documents.

The Departmental Plan and the Departmental Performance Report are each divided into three sections:

- An overview which provides only enough information for a reader to understand the Department and the major issues in its plan or report. Page references to other portions of the document provide an opportunity for the reader to find further information on a particular subject of interest.
- A background section which provides more details of the plan or report at the departmental level.
- A final section providing details by Business Line.

⇨ **For the reader with limited time, the Overview will give a basic understanding of the Transport Canada Program.**

- **Overview of the Departmental Plan** **page 6**
- **Overview of the Performance Report** **page 35**

A Message from the Minister of Transport

Transport Canada has worked hard over the past several years to provide Canadians with the transportation system they need to compete into the 21st century. Canada must have a modern, integrated and affordable national transportation system. One that emphasizes safety, reliability and efficiency and that supports strong, viable companies in all modes.

In July 1994 a National Airports Policy was introduced that gives local communities a greater say in airport operations. Canada's International Air Transportation Policy, announced in December 1994, established clear criteria for air route designations and results in the best use of Canada's air agreements with other countries. This policy was complemented by the February 1995 signing of an "Open Skies" agreement with the United States. We eliminated annual subsidy payments of $560 million under the Western Grain Transportation Act and $100 million under the Atlantic Region Freight Assistance Program and are now providing transition assistance to those affected by these moves. We privatized Canadian National and transferred the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans.

In the next several years, we will continue to work towards these same goals. An agreement-in-principle has been reached to commercialize Canada's air navigation system. This will increase its ability to respond to changing demands and new technologies, maintain safety and reduce costs to the taxpayer. We will implement the National Marine Policy which was announced in December 1995. This policy will modernize legislation, commercialize public ports, streamline ferry and pilotage services. The *Canada Transportation Act*, introduced in Parliament in June 1995, when passed, will modernize and streamline rail regulation, eliminate unnecessary regulation in other modes of transport, and promote commercial decision-making.

All of these changes, whether they be commercialization measures, subsidy reductions or policy modernization, will leave Transport Canada more focused on policy and regulation to ensure safe and reliable transportation for Canadians. As we bring the Canadian transportation system into the 21st century, we will constantly re-examine our performance and strive to ensure that this Department responds to the needs of the users of the system and to the Canadian taxpayers as a whole.

The Honourable David Anderson, P.C., M.P.
Minister of Transport

A. THE DEPARTMENTAL PLAN

1. A Brief Overview of Transport Canada and its Plan

⇨ *Roles and Responsibilities*

POLICY	☞Focus on safety, security, environment, inter-modal integration, efficiency and competitiveness.
REGULATORY	☞Develop legislation, regulations and standards. ☞Perform inspections and testing to ensure industry compliance. ☞Licence the industry.
OPERATIONS	☞Operate airports, harbours and ports where required. ☞Divest most operational functions (airports, ports, air navigation system) excluding those for remote areas.
LANDLORD	☞Provide leases for airport facilities owned by Transport Canada to local operators who will be responsible for their financial and operational management. ☞Oversee the commercialized Seaway, port and air navigation systems.
FINANCIAL SUPPORT	☞Provide financial support to Crown corporations, other levels of government and private organizations to further their goals of providing transportation services.

⇨ *Overview Plan and Strategy*

Program Objective:

To attend to the development and operation of a ***safe*** and ***efficient*** national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

While the Department's mission will always involve the assurance of safe transportation for the country, the means by which it achieves this goal must change to respond to its environment.

Transport Canada is changing. It is modernizing to respond to the needs of modern Canadian society and to build a strong economy. No longer will the Department own, operate or subsidize large parts of the transportation system.

Any modern transportation system must be able to respond quickly to international competition, shifting trade patterns, new commercial strategies and new technologies. Transport Canada has worked over the last several years modernizing transportation policy, streamlining regulations, eliminating subsidies and reducing departmental expenditures.

Work in these areas will be continued to ensure the transportation system continues to emphasize safety, efficiency, environmental responsibility and industry viability.

◆ POLICY AND LEGISLATION

Transport Canada is pursuing a new policy framework for transportation. This framework will:

- Encourage a competitive transportation system that will meet the essential needs of Canadians.
- Foster an environment that enhances the viability of the transportation industry.

Transport Canada is reviewing policies and legislation to:

- Make the transportation system more responsive to changing demands by users.
- Promote efficiency.
- Reduce the system's direct reliance on subsidies.

In moving ahead with these initiatives, the Department will change policies, legislation and attitudes to:

⇨ Prevent excessive regulation of operations.
⇨ Allow rationalization of infrastructure.
⇨ Encourage good management.

The Department is dealing with several major pieces of legislation in the realm of this framework:

- The *Canada Marine Act* will be introduced in 1996. It will consolidate and modernize the marine regulatory regime, cut red tape and allow for faster business decisions in the marine sector (see page 19).
- Legislation to commercialize the Air Navigation System (see page 27).
- The *Canada Transportation Act*.

The *Canada Transportation Act* - modernization of the transportation regulatory framework.

On June 20, 1995, the new *Canada Transportation Act* was tabled in the House of Commons. The legislation will:

- Modernize and streamline rail regulation.
- Shift the focus from the abandonment of underused rail lines toward the development of a healthy short-line industry.
- Ensure that shippers continue to have access to competitive transportation services.
- Eliminate unnecessary regulation in other modes of transport.
- Place greater emphasis on commercial decision-making in the transport sector.
- Replace the *National Transportation Act, 1987*, the *Passenger Ticket Act* and the *Government Railways Act*, and elements of the century-old *Railway Act.*
- Rename the National Transportation Agency the Canadian Transportation Agency and provide the Agency with more effective enforcement powers across all modes, including the ability to levy fines for non-compliance.

The new Act will eliminate restrictions on the entry of new air carriers in the North. It will abolish provisions that allow for regulation of extra-provincial bus and trucking companies and rely instead on the *Motor Vehicle Transport Act*, which delegates this responsibility to provincial governments. The Act will eliminate licencing and tariff regulation of marine resupply services in the North. Regulatory responsibility for commodity pipelines will also be transferred to the National Energy Board. The Agency will no longer review the acquisition of large transportation companies.

In addition, the new Act will impose minimum financial requirements on new entrants into the domestic and international air passenger transportation market.

For details see page 18

◆ COMMERCIALIZATION

Commercialization can be one of many approaches by which market discipline and business principles can be introduced to traditional government activities. It covers a vast continuum of options: from government agencies, to not-for-profit organizations, to public and private-sector partnerships to employee-run companies, to Crown corporations, to privatization. Commercialization means users dictate what services they want provided and how costs can be controlled.

Commercialization can mean:

- Services which better and more quickly respond to local needs.
- Improved capital planning.
- Access to private financing.
- Faster approval processes including for the introduction of new technologies and compensatory revenues.
- A more efficient, modern service delivery.
- Improved policy/regulatory framework as the Department focuses on these activities.
- Less economic distortion due to reduced government participation in operations.
- Decrease in system costs to the taxpayer.

	Commercialization = market discipline ***What Transport Canada is doing***	See page
Air Navigation System	Announced in the February 1995 Budget, commercialized operations are expected to begin in mid-1996. Nav Canada's Board of Directors is made up of representatives from domestic users, unions, government and business interests. Transport Canada will continue to set and enforce safety standards	27
National Airports Policy	Announced on July 13, 1994, the plan to transfer ownership and/or operations of most federally-owned airports continues. Transport Canada will continue to set safety and security standards for all Canadian airports. TRANSFERS: 18 completed; 68 in 1996-97; a total of 132 by 2000-01.	30
Motor Vehicle Test Centre	Privatization of the Blainville centre is being pursued. A government-owned contractor-operated undertaking could begin in 1996.	31
Ports	Transfer of control of ports to Canada Port Authorities and other local operators will begin in 1996.	22
Ship Inspection	The delegation of some activities to classification societies is being examined. Transport Canada would maintain quality assurance and ultimate acountability for the safety of ships.	22
Marine Pilotage	A review of how services are delivered and paid for will be undertaken. The four pilotage authorities have been directed to prepare cost reduction plans and become self-sufficient.	23
Great Lakes-St. Lawrence Seaway	Options for the commercialization of the system will be examined.	19
Marine Atlantic	Costs will be substantially reduced and efficiency increased through commercialization, vessel management and streamlined services.	19
Other Ferry Services	Transport Canada will review the subsidy it provides to private ferry operators for possible cost savings.	19
Hopper Cars	Consultations are ongoing with the grain industry, producers and railways to review options relating to the hopper cars owned by the federal government.	34
CN Rail	The government has now completed the sale of 100% of its equity. This sale, the largest equity offering in Canadian history, raised more than $2 billion for the government and results in total privatization of CN.	19

Transport Canada is **changing.** No longer will the **Department own, operate or subsidize** large parts of the transportation system.

◆ SUBSIDIES

The federal government has subsidized the transportation system in many ways in the past. Transport Canada is now moving toward a system which shifts more of the burden of the transportation system costs from the general taxpayer to the users who directly benefit from it.

Canadian taxpayers are not prepared to continue the $2.9 billion in subsidies poured into our transport system each year. (The following examples show subsidy payments for 1994-95 and 1998-99.)

Millions	1994-95	1998-99
WGTA	644.0	-
ARFAA/MFRA	107.1	-
VIA	301.0	170.0
Marine Atlantic	112.4	39.5

- In areas where the subsidy has been encompassed in the direct operation of the service, commercialization measures are being implemented which will result in an eventual elimination of subsidies.
- In areas where the service must continue to be provided by Transport Canada, the Department will continue to pursue consultations for increased cost recovery.
- Direct subsidies are being eliminated:
  - The *Western Grain Transportation Act* (WGTA) was eliminated on August 1, 1995. A transition subsidy of $300 million over six years will be paid to help the industry adjust.
  - The Atlantic Freight Assistance subsidies (ARFAA/MFRA) were also eliminated. Transition payments of $326 million over five years are being paid.

The objective is, that in the future, subsidized transportation services will be mainly the result of constitutional obligations, the need to serve isolated communities, or for safety or security purposes. These could include ferry services, branchlines and highway programs with the provinces.

◆ TRANSPORT CANADA IN TRANSITION

Transport Canada is moving from an organization integrally involved in the operation of the transportation system to an organization with the following key roles:

- Safety
- Policy
- Landlord
- Oversight
- Stewardship
- Limited operations

In addition to the commercialization measures discussed on page 8, the Canadian Coast Guard operations (icebreaking, search and rescue, marine navigation aids, environmental protection) and fleet were transferred to the Department of Fisheries and Oceans in April 1995.

With the Department greatly diminishing in size and assuming new key roles, the existing departmental structure and mandate are being examined in order to identify the best way of serving the Department's clients. Following consultations with clients, employees and the provinces, the option being developed involves the following principles:

- Clear functional direction on regulations, standards and operation procedures in headquarters.
- Strong regional presence for enforcement, promotion and landlord (airports, ports and harbours) functions.
- One central point of contact in each region for the Department's clients and stakeholders.
- Clear accountability.
- Resource constraints balanced with service requirements.

As a result, the Department is expected to move away from its present modal structure.

PRESENT STRUCTURE	NEW STRUCTURE
POLICY AND COORDINATION: Responsible for policy for all modes including multi-modal policy. **MARINE**: Responsible for regulation, harbours and ports and pilotage authorities. Effective April 1, 1995, the Canadian Coast Guard and its operations (icebreaking, marine navigation systems, pollution clean-up and marine search and rescue) were transferred to the Department of Fisheries and Oceans. **AVIATION**: Responsible for regulation and provision of aircraft services. **AIR NAVIGATION SYSTEM**: Responsible for ensuring the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system. This unit was separated from the Aviation Activity in anticipation of its commercialization in mid-1996. **AIRPORTS**: Responsible for the operation of federally owned airports. Under the National Airports Policy, most airports are being transferred to other entities. **SURFACE**: Responsible for regulation of railways, motor vehicles and the transportation of dangerous goods. **DEPARTMENTAL ADMINISTRATION**: The provision of support services. Effective 1995-96, includes the Western Grain Transportation Office (formerly the Grain Transportation Agency).	**POLICY DEVELOPMENT** • all modes **SAFETY/SECURITY** OF ALL MODES • regulation • licencing • standards **PROGRAMS** • airports • ports and harbours **CORPORATE SERVICES** • human resources • finance and administration • communications

⇨ *Work of Parliamentary Committees*

◆ MARINE POLICY REVIEW

In December 1994 at the request of the Minister of Transport, the Standing Committee on Transport undertook a review of the marine sector. There were five key objectives:

- Identifying key competitive challenges.
- Defining essential federal roles and services.
- Developing options to reduce subsidies and examining various commercialization options.
- Obtaining regional views on priorities, issues and solutions.
- Building a consensus on solutions, future directions and development of a comprehensive national marine strategy.

After several months of consultation with interested parties across the country (provincial governments, municipalities, labour representatives, shippers and the marine industry), the committee tabled its report in May 1995. It recommended major changes to the port system structure, pilotage services, the St. Lawrence Seaway Authority and for the Canadian Coast Guard, including legislative and commercialization initiatives. The Department's National Marine Policy, announced in December 1995, addresses many of these recommendations (see page 19).

◆ LEGISLATIVE REVIEW IN 1996-97

The following key legislation is expected to be reviewed by parliamentary committee in the upcoming year:

- *Air Navigation System Act.*
- *Canada Marine Act.*
- *Canada Shipping Act* (amendments).

⇨ *Financial Overview*

Figure 1

1996-97 Main Estimates

Vote	(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates	1995-96 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	**410,722**	**397,741**
5	Capital expenditures	**449,282**	**506,785**
10	Grants and contributions	**406,519**	**329,139**
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**31,918**	**33,822**
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	**87,200**	**111,910**
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**248,504**	**287,977**
30	Payments to the St. Lawrence Seaway Authority for the Valleyfield Bridge	**2,000**	**2,000**
35	Payments to the Canada Ports Corporation	**1,500**	**-**
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	**49**	**49**
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	**6,664**	**6,664**
(S)	Contributions to employee benefit plans	**96,598**	**124,765**
-	Payments to the Laurentian Pilotage Authority	**-**	**4,340**
	Total Department	**1,740,956**	**1,805,192**

Figure 2

Departmental Planned Resource Levels

(thousands of dollars)	Main Estimates 1995-96	**Main Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Gross Operating (1)	1,601,366	**1,118,256**	972,094	967,044
Revenue	(1,078,811)	**(610,887)**	(483,357)	(481,032)
Capital	506,785	**449,282**	321,285	290,691
Grants and Contributions (2)	335,803	**413,183**	405,773	239,728
Crown corporations	440,049	**371,122**	297,479	238,689
Total	1,805,192	**1,740,956**	1,513,274	1,255,120

(1) Includes contributions to employee benefit plans and Minister's salary and motor car allowance.

(2) Includes statutory payments for Victoria Bridge.

Resource levels are decreasing as a result of:

- the transfer of the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans;
- the transfer of airports to commercialized entities;
- a decrease in subsidies to Crown corporations;

despite the fact that beginning in 1996-97 revenue from the Air Transportation Tax is no longer vote-netted against Transport Canada appropriations.

2. Background to the Transport Program and Plan

⇨ *Mandate*

While the *British North America Act* provided that responsibilities for transportation be under federal jurisdiction, at that time these included only beacons, buoys, lighthouses, navigation, shipping, steamlines, shiplines, railways, canals and ferries between two provinces or to another country. As transportation innovations, such as motor vehicles and aircraft evolved and required the development of sophisticated transportation infrastructure, responsibilities for transportation also increased.

The Department of Transport was established in 1936 by the *Department of Transport Act* which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence. The responsibilities of the Department have evolved to include co-ordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, motor vehicles, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country. The principal acts governing federal transportation activities are the *Constitution Act*, the *Department of Transport Act* and the *National Transportation Act*.

⇨ *The Transport Portfolio*

Figure 3

Ministry Overview

The Minister of Transport is responsible for a full range of transportation policies and services. While this document focuses on the Department known as Transport Canada, other organizations also report to Parliament through the Minister of Transport. The full Ministry/portfolio financial summary is shown below.

(thousands of dollars)	Main Estimates* 1995-96	**Main Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Ministry Overview				
Gross Ministry Estimates by Department/Agency				
Transport Canada	2,884,003	**2,351,843**	1,996,631	1,736,152
National Transportation Agency	709,640	**32,007**	28,165	26,927
Civil Aviation Tribunal	905	**902**	889	889
Grain Transportation Agency	7,932	**Now part of Transport Canada**		
Gross Ministry Main Estimates	3,602,480	**2,384,752**	2,025,685	1,763,968
Departmental Overview				
Gross Estimates	2,884,003	**2,351,843**	1,996,631	1,736,152
Revenue Credited to the Vote	(1,078,811)	**(610,887)**	(483,357)	(481,032)
Total Main Estimates	1,805,192	**1,740,956**	1,513,274	1,255,120
Revenue credited to the Consolidated Revenue Fund	(25,679)	**(716,904)**	(752,284)	(861,207)
Estimated cost of services by other departments	239,661	**144,361**	Not available	
Net Cost of the Department	2,019,174	**1,168,413**	760,990	393,913

* Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.

◆ TRANSPORTATION AGENCIES

Two agencies report to Parliament through the Minister of Transport. Each of these produces its own Part III.

- The **Civil Aviation Tribunal** is an independent body which responds to requests from the aviation community to review enforcement and licencing decisions taken by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act.*
- The **National Transportation Agency** is responsible for the economic regulation of transportation. The establishment of the Agency provided for the introduction of regulatory reforms designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector.

The **Grain Transportation Agency** which formerly reported separately to Parliament through the Minister of Transport, became part of Transport Canada in 1995 and was renamed the **Western Grain Transportation Office**. It is included as a sub-activity in the Departmental Administration Activity reporting to the Deputy Minister.

◆ CROWN AND OTHER CORPORATIONS

A number of Crown and other corporations report to Parliament through the Minister of Transport. Although they are included in Transport Canada's budget and report to the Minister, for budgetary funding purposes they report to the Assistant Deputy Minister Policy and Coordination and the Assistant Deputy Minister Marine. Further information on Crown corporations can be obtained in individual corporation annual reports.

VIA Rail Canada Inc.
Marine Atlantic Inc. (includes Newfoundland Dockyard Co.)
St. Lawrence Seaway Authority (includes Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.)
Canada Ports Corporation
Canarctic Shipping Company Limited
Pilotage Authorities
Harbour Commissions

◆ REGIONAL OFFICES

Transport Canada has offices across the country. The Aviation, Air Navigation System, Airports, Marine, Surface and Policy and Coordination activities have divided the country into geographical areas and established regional offices from which to provide services to their clients. The Finance and Administration, Personnel, Public Affairs and Security and Emergency Planning groups have also established regional offices in support of the operational groups. Approximately 70% of Transport Canada employees are currently employed in the regional offices, almost all in operational capacities.

⇨ *Key Planning Factors*

The importance of transportation in Canada cannot be underestimated.

Transportation is critical to all sectors of the economy - business and government activity, consumer expenditures as well as exports. It is critical to trade within Canada and North America and around the world, affecting our competitiveness.

☞18% to 35% of the selling price of Canadian natural resource and primary products,

and up to 14% of the selling price of our manufactured goods, is for transportation.

☞Transportation provides 800,000 jobs (directly and indirectly).

☞In 1994, expenditures on transportation amounted to over $110 billion.

Services produced by the transportation sector are implicit in almost every economic transaction, which gives the sector a strategic position in the economy and makes transportation vulnerable to variations in economic performance. Therefore, tracking changes affecting the economy is essential in assessing the transportation sector's performance and prospects. Moreover, transportation is sensitive not only to changes in the economy, but also to changes in the social and political environment.

◆ THE CANADIAN ECONOMY

In the 1990-1995 period, the Canadian economy was in recession followed by a period of slow growth. This resulted in high unemployment, low consumer confidence and falling business profits and investments.

Higher or steady growth in 1996 is expected for Canada's major export markets, except for the United States where an economic slowdown by mid-1996 should bring growth for the year to 2.6 per cent, down from an estimated 3 per cent in 1995.

The restructuring of the Canadian economy has seen a shift in output and employment growth away from resource-based industries to more knowledge-based industries and the service sector. (Over the last twenty years, employment in high knowledge intensity industries has doubled compared with a mere forty percent increase for medium and low knowledge industries.) These shifts continue to affect both the growth rate of the transportation sector as a whole and the relative importance of the different modes (further shifts of high-value freight from rail to truck).

◆ THE INTERNATIONAL FRONT

Major changes are occurring on the international front, particularly towards economic globalization. Increased openness of the Canadian economy particularly since the mid-1980s has accelerated the economic restructuring already underway. The reductions in tariff barriers under the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), the Canada - U.S. Free Trade Agreement and the North American Free Trade Agreement (NAFTA) are changing what and how we produce as a nation.

These changes will enable Canadians to participate fully as players in the global economy. The country's critical trading relationship with the United States, (which accounts for 80% of our exports), points to the need for harmonization of our continental transportation systems.

Canadian transportation industries must be fully positioned to support the economy of the upcoming century and the increasingly competitive global environment. Transport Canada through its initiatives relating to the commercialization of the air navigation system, the implementation of the National Airports Policy, the privatization of CN and the National Marine Policy is assisting in the commercial positioning of the transportation industry to compete in the new global market.

TRANSPORTATION PROJECTIONS

Overall GDP growth in the transportation sector of up to 3% per year is expected for the period 1995-2006.

- **Employment gains** of about 1% per year over the same period are expected.
- **Passenger air travel** will grow at about 3% per year.
- Ridership in **passenger rail travel** is expected to remain flat.
- Short-term growth in **trucking** of 2-3% per year from mid-1996 is anticipated.
- Limited growth in **rail traffic** of 1% per year.
- Seaway traffic is not expected to exceed volumes attained during 1994-95 over the remainder of the decade.

Figure 4

Net Cost of the Department by Business Line/Activity for 1996-97 Main Estimates

(thousands of dollars)	Operating 1	Capital	Grants and Contributions 2	Crown Corporations	Gross Total	Less Revenue credited to the Vote	**Total Main Estimates**
Business Lines/Activities							
Policy and Coordination	30,799	2,926	361,382	371,122	766,229	-	**766,229**
Marine	58,560	24,393	-	-	82,953	(22,934)	**60,019**
Aviation	150,265	16,478	-	-	166,743	(41,563)	**125,180**
Air Navigation System	555,928	257,500	385	-	813,813	(231,765)	**582,048**
Airports	208,698	135,100	40,653	-	384,451	(304,945)	**79,506**
Surface	35,520	2,419	7,695	-	45,634	(310)	**45,324**
Departmental Administration	78,486	10,466	3,068	-	92,020	(9,370)	**82,650**
	1,118,256	449,282	413,183	371,122	2,351,843	(610,887)	**1,740,956**
Other Revenues and Expenditures							
Revenue credited to the Consolidated Revenue Fund							(716,904)
Estimated cost of services provided without charge by other government departments							144,361
Net Cost of the Program							1,168,413

(1) Includes contributions to employee benefit plans and Minister's salary and motor car allowance.

(2) Includes statutory payments for Victoria Bridge.

◆ TRANSPORT CANADA VOTE LEVELS

Figure 4 shows the Department's Estimates by Business Line.

- Vote 1, Operating expenditures, is composed of gross operating expenditures less revenues (mainly from the new overflight revenue and airport terminal, landing and concessions fees).
- Vote 5, Capital expenditures, is for the acquisition and construction of new assets or the replacement and upgrade of the existing assets (airports, buildings and support facilities) owned by the Department.
- Payments to Crown corporations are 35 per cent of net expenditures. This includes Votes 15, 20, 25, 30 and 35 (See Figure 1).
- Vote 10, Grants and contributions are payments to other levels of government and private organizations.

The Department's Estimates and planned levels include only expenditures charged to voted appropriations and statutory payments, less revenues credited to the vote. Transport Canada also has revenues credited to the Consolidated Revenue Fund. Beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax, which was formerly netted against Transport Canada appropriations, is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

Transport Canada has outstanding loans of $66.3 million owed by Canada Ports Corporation and the Hamilton Harbour Commission. Interest on these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund (not netted against Transport Canada's requirements). The administration of the Ship Source Oil Pollution Fund has been transferred to the Department of Fisheries and Oceans.

See Supplementary Information Section for further information on:

- Capital - page 77.
- Revenues - page 91.
- Grants and Contributions - page 96.
- Crown corporations - page 103.

Figure 5

Appropriated Planned Spending by Business Line/Activity

(thousands of dollars)	Main Estimates* 1995-96	**Main Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Business Lines/Activities				
Policy and Coordination	749,762	**766,229**	662,775	437,323
Marine (1)	582,294	**60,019**	52,932	44,987
Aviation	121,890	**125,180**	120,502	120,212
Air Navigation System	29,631	**582,048**	521,885	540,381
Airports	115,633	**79,506**	41,191	7,534
Surface	47,280	**45,324**	44,555	44,133
Departmental Administration (2)	158,702	**82,650**	69,434	60,550
Total	1,805,192	**1,740,956**	1,513,274	1,255,120

(1) 1995-96 Main Estimates include funding for the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans April 1, 1995.

(2) 1995-96 Estimates do not include funding for the Grain Transportation Agency which became part of Transport Canada in 1995-96.

* Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.

Figure 5 shows approved spending levels for the next three years. For 1996-97, these levels were presented to Parliament in the Main Estimates in early 1996. For 1997-98 and 1998-99 the budgetary levels shown are those presently approved by Treasury Board for those years.

The shift in Transport Canada's role from operator of the transportation system to focus on core roles of developing policy and legislation and enforcing standards for safety and security is reflected in its resource levels:

- Significant decreases in the Marine Activity from 1995-96 reflect the transfer of the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans whereby efficiencies will be achieved through changes in its operating role and levels of service and through integration of its operations and fleet with the Department of Fisheries and Oceans.
- Decrease in the Airports activity reflects the implementation of the National Airports Policy and the accompanying transfer of airports to commercialized entities.
- Decreases across the Department reflect efficiency and cost reduction savings.
- Reductions to transportation subsidies particularly to the Crown corporations budgeted for under the Policy and Coordination Activity.
- The introduction of new cost recovery measures and increases to existing fees to generate a better balance between operating costs and revenues. (This includes the new Overflight Fee announced in the February 1995 Budget.)
- The increase in the Air Navigation System Activity reflects the fact that beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax revenue which was formerly netted against this Activity's requirements is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

3. Details of the Plan by Business Line

⇨ *Policy and Coordination*

Figure 6

Appropriated Planned Spending

(thousands of dollars)	Main Estimates 1995-96*	**Main Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Service Lines/Sub-activities				
Economic Analysis	3,986	**3,696**	3,258	3,257
Research and Development	11,881	**10,879**	9,763	9,670
Transportation Policy and Financial Support	720,549	**740,748**	639,869	414,617
Direction and Coordination	13,346	**10,906**	9,885	9,779
	749,762	**766,229**	**662,775**	**437,323**
Includes the following Crown corporations in Transportation Policy and Financial Support sub-activity.				
VIA Rail Inc.	287,977	**248,504**	203,504	170,004
Marine Atlantic Inc.	111,910	**87,200**	61,745	39,500
Jacques Cartier and Champlain Bridges	33,822	**31,918**	32,230	29,185
St. Lawrence Seaway Authority	2,000	**2,000**	-	-
Canada Ports Corporation	-	**1,500**	-	-
	435,709	**371,122**	**297,479**	**238,689**

Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.

◆ OBJECTIVE

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services required to meet the Department's objectives.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Set multi-modal policies relating to rail transport (freight and passenger), marine transport, highways, motor carriers, and international, trans-border and domestic air transport and set departmental strategic policy.
- Perform transportation research and development.
- Assess performance of the overall transportation system and its components.
- Support through subsidies and policy analysis for:
    - Rail passenger services through payments to VIA Rail.
    - Ferry services through payments to Marine Atlantic and to provincial and private operators.
    - Highway construction and improvement projects through subsidies to provinces.
    - Other transportation services through payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges, St. Lawrence Seaway Authority and Canada Ports Corporation.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

This Activity is responsible for the recognition of the key factors described on page 13 and the development of transportation policies in response to these factors. Through the analysis of economic, transportation use, cost and technology trends, this Activity is instrumental in the development of the performance assessment of the transportation system and in the development of the new transportation policies responding to the need

for a more efficient, less costly transportation system which is more responsive to its users.

In addition, this Activity manages most of the Department's grants and contributions and Crown corporations. The Government of Canada has continued to implement its policy of reducing the dependence of the transportation industry on federal subsidies, and appropriations, by decreasing the amount of subsidies paid to Crown corporations, in particular to VIA Rail Canada Inc. as rail passenger traffic demand decreases.

Research and development activities such as the demonstration of a ground transportation management system to automate taxi dispatching at airports and work aimed at increasing efficiency of port operations through streamlined handling of containers will help support the Department's commercialization objectives.

◆ **KEY INITIATIVES**

The Canada Transportation Act

This new legislation, tabled in June 1995, will instill greater reliance on commercial forces and encourage the parties to shipper contracts to find sound commercial solutions to the business issues that arise.

Rail

The new Act will lighten the regulatory burden which now prevents the rail industry from providing the flexible service that shippers need.

Mainline railways currently require approval from the National Transportation Agency to abandon a line. The procedure is costly and time-consuming. The current process involves proof that a line is uneconomic. This encourages railways who want to rationalize their networks to allow service to deteriorate. Railways have no incentive to market underused lines or find potential purchasers. The process also invites appeals for government intervention to prevent rationalization of track.

The new Act will introduce a transparent, consistent regime that focuses on the conveyance of track to short-line operators. Under the new Act, mainline railways will make available a three-year plan showing which lines they intend to keep and which they intend to either sell or discontinue. Interested parties will then be given ample opportunity to purchase the lines and set-up short-line operations. If no party, including all levels of government, is interested in acquiring a line, the railway will be able to cease its operation and dispose of the assets as it wishes.

The *National Transportation Act, 1987*, contains provisions designed to improve the bargaining power of shippers. These provisions are preserved in the new Act and will apply in cases where mainline track is sold to short-line operators. The Act will uphold the obligation of railways to offer adequate and suitable accommodation for all traffic moving over the tracks.

Air

The new *Canada Transportation Act* will eliminate restrictions on the entry of new air carriers in the North. To enhance the protection of consumers purchasing international air services, the new Act requires that new carriers intending to operate international services will have to demonstrate that they have appropriate financial resources prior to beginning operations. To this end, two Ministerial Directives on Minimum Financial Requirements for new entrants came into effect during the Fall of 1995. One applies to transborder air services and the other to all other non-scheduled international air services. Similar requirements for domestic applicants will come into effect once the new Act is passed. As well, under the new Act, new carriers will be denied a licence if they have sold air transportation prior to being licenced. This will have the effect of preventing new carriers from generating the funds necessary to obtain a licence by selling services in advance of obtaining that licence.

National Marine Policy

The new National Marine Policy will affect many aspects of the marine system:

- **Marine legislation.**
- **The ports system.**
- **The St. Lawrence Seaway and Great Lakes System.**
- **Pilotage services.**
- **Ferry services.**

On December 14, 1995, the government announced a National Marine Policy which will modernize Canada's marine sector. The objectives are to:

- Ensure affordable, effective and safe marine transportation services.
- Encourage fair competition based on transparent rules applied consistently across the marine transport system.
- Shift the financial burden for marine transportation from the Canadian taxpayer to the user.
- Reduce infrastructure and service levels where appropriate, based on user needs.
- Continue the Government of Canada's commitment to safe transportation, a clean environment, and service to designated remote communities. The government will also maintain its commitment to meeting all consitutional obligations.

The main elements are:

- The introduction of a *Canada Marine Act* in 1996. There is currently no single, comprehensive piece of legislation governing the marine sector in Canada and much of the current legislation requires lengthy approval processes and stifles effective decision-making. The new Act will consolidate and modernize the marine regulatory regime, cut red tape and allow for faster business decisions.
- The commercialization of Canada's public ports using consistent criteria applied equitably coast to coast (see page 22).
- The Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is too costly and needs to be revitalized. The Seaway's long-term survival depends on sustaining healthy traffic levels. To achieve these levels, the Seaway must be a safe, cost-effective and competitive transportation route for the movement of bulk goods. Transport Canada is examining options for making the Seaway a more efficient and effective transportation system such as the establishment of a new not-for-profit corporation or making changes within the current management structure.
- Transport Canada has already transferred responsibility for ferry services on Newfoundland's Southwest Coast and Greater Northern Peninsula to the province. The Department will review the subsidy it provides to private ferry operators for possible cost savings while respecting all constitutional obligations and maintaining remote and essential ferry services. The ferry subsidy agreement with B.C. will be reviewed with a view to concluding satisfactory arrangements consistent with the National Marine Policy.
- Marine Atlantic will be directed to substantially reduce its costs and increase efficiency. The corporation will explore new vessel management and procurement practices. It will take steps to streamline services and match the operating season of its vessels to traffic demand. In addition to these reductions, Marine Atlantic's resource levels have been decreased by $31.2 million in 1997-98 and $37.5 million in future years to reflect savings relating to the Fixed Link between P.E.I. and New Brunswick.
- Modernize marine pilotage (page 23).

Surface Policy

In order to assist the trucking industry, the Department is working on promoting uniform implementation and harmonization of operating and safety standards.

Highway policy requirements are being assessed under the Special Infrastructure Project, which is focusing on economic productivity and competitiveness dimensions of highway transportation.

Harmonization of Regulations

The Department is working with the provinces and industry to review regulatory standards and operational requirements for the trucking industry with a view to national and international harmonization and the elimination of obsolete and redundant obligations.

In support of this process nationally, the Department negotiated transportation provisions within the Agreement on Internal Trade (in force July 1995). Key specific provisions of the Agreement, including implementation of National Safety Code Standards, should be completed in 1996-97.

Atlantic Region Subsidies

In the February 1995 Budget the government announced its decision to eliminate *the Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) and *the Maritime Freight Rates Act* (MFRA). Policy and Coordination is:

- Setting in place a framework to facilitate adjustment in the region.
- Administering transition funds transferred to the provincial governments, to be used to alleviate shipper hardship, or for highways or other transport investments that enhance system efficiency.

◆ PERFORMANCE EXPECTATIONS

- Implementation of the new National Marine Policy.
- Analysis of the economic contribution of the highway system to be completed under the Special Infrastructure Project.
- A full review of rail passenger policy issues will be undertaken. This will include a review of the future direction of VIA.
- Deployment of innovative electronic technologies including demonstration of an airport ground transportation management system and implementation of an integrated system for all-weather navigation on the St. Lawrence River.

⇨ Marine

Figure 7

Appropriated Planned Spending

(thousands of dollars)	Main Estimates* 1995-96	Main Estimates 1996-97	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Service Lines/Sub-activities				
Marine Navigation Systems	301,835			
Icebreaking and Arctic Operations	88,737			
Marine Regulatory	50,729	**24,303**	19,726	17,023
Marine Search and Rescue	91,226			
Public Harbours and Ports	33,522	**35,461**	32,951	27,709
Direction and Administration	11,905			
Crown Corporations (1)	4,340	**255**	255	255
	582,294	**60,019**	52,932	44,987

*** Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.**

(1) 1995-96 Main Estimates, for the sub-activity Crown corporations, include only the actual payments to the Crown corporations. Funding for the management of these payments is included in the Direction and Administration sub-activity. 1996-97 Main Estimates and 1997-98 and 1998-99 planned levels include both funding for the corporations and the departmental management of them.

◆ OBJECTIVE

To ensure the provision of policies for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine transportation in waters under the jurisdiction of the Government of Canada.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Development and enforcement of marine regulations.
- Responsibility for some 550 public harbours and ports.
- Provision of administrative and regulatory support on behalf of the Minister to four Pilotage Authorities (Atlantic, Laurentian, Great Lakes, Pacific) and shared governance of the Canarctic Shipping Company Limited.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

Effective April 1, 1995, the Canadian Coast Guard fleet and the search and rescue, icebreaking, environmental response and marine navigational aids portions of this Activity and the Eastern Arctic Sealift were transferred to the Department of Fisheries and Oceans. This changed this group's focus from operations to regulations and subsidies.

Marine transportation is vitally important to Canada's economic well-being. The marine sector handles 40 per cent of the freight shipped each year. It generates over $2.5 billion in revenue annually and directly employs 47,000 Canadians.

Canada is heavily reliant on international shipping, which accounted for 224 million tonnes of our trade with other countries in 1993. The value of this trade is more than $60 billion a year. Canada's marine sector has to adjust to confront the challenges of the 21st century. It is facing tough worldwide competition. Traditional markets are drying up and new ones are emerging; grain that once went to Europe is now moving to Asia. The marine commodity mix is also changing. High-value container cargo traffic has increased steadily over the last 10 years.

There is too much capacity in the marine transportation system. Eighty per cent of marine traffic passes through only 40 of the 550 ports and harbours under the responsibility of Transport Canada. The extensive public investment in port infrastructure does not provide an adequate return to taxpayers, who have funded most port development projects over the years.

◆ KEY INITIATIVES

Ship Inspection Delegation

The Department is examining the concept of delegating some ship inspection activities to classification societies. The Marine Activity would maintain a quality assurance function related to these inspections and would continue to have ultimate accountability for the safety of ships and for the protection of the marine environment. These changes can be implemented in a manner such that there will be no adverse impact on safety or lessening of environmental protection.

Harbours and Ports

- Commercialized.
- Self-sufficient.
- Designated remote sites maintained.

Transport Canada administers or controls about 550 ports, wharves and harbours. Three different management approaches with three different sets of financial rules are in place. Meanwhile, Fisheries and Oceans is in charge of more than 2,000 small-craft harbours and wharves, with its own set of rules.

A new National Marine Policy was unveiled in December 1995 following the Standing Committee on Transport's report on Marine Policy and consultations with shippers and industry (For other aspects of the policy see page 19). Under this policy, the government has identified three categories of ports:

- A National Ports System that will include the ports vital to domestic and international trade will be managed by Canada Port Authorities made up of user groups and various levels of government. Canada Ports Corporation which currently oversees many of these ports will be phased-out. The port authority model will instill commercial discipline in Canada's major ports and pave the way for efficiency gains necessary for ports and their users to remain competitive in the global economy. Government funding will not be available for Canada Port Authorities. Eight ports have already been identified as mandatory members of the National Ports System: St. John's, Halifax, Saint John, Québec City, Montréal, Vancouver, Fraser River and Prince Rupert. The Canada Port Authorities will be bound by strict principles for public accountability. Ports in the national system must become financially self-sufficient. They will have the freedom to make contracts and leases, to set tariffs and fees, and to borrow money on commercial markets. Port Authorities will have overall responsibility for port policing and security.
- Regional or local ports will be transferred, with federal help through a $125 million Port Divestiture Fund to provincial governments, municipal authorities, community organizations, private interests and other groups over a six year period. These ports will be managed by local interests in a manner more responsive to local needs, with lower costs and better service.
- Maintenance of designated remote ports will be ensured by the Government of Canada. Remote ports have been identified using criteria that reflect the community's isolation and its reliance on both marine transportation and an existing Transport Canada fixed wharf structure.

Pilotage Authorities

The government is reviewing marine pilotage services. There are four issues that need to be addressed:

- The validity of currently-designated compulsory pilotage areas and the mechanism for making such designation.
- The criteria required to qualify as a pilot or hold a pilotage certificate and the basis for granting certification exemptions and waivers.
- The need to speed up the rate-setting process for new tariffs.
- The absolute requirement to reduce costs.

The Pilotage Authorities are reviewing these issues and will report to the Minister of Transport by early 1996. In addition, they will prepare detailed cost-reduction plans. The pilotage authorities will be required to fulfill their mandate of self-sufficiency. Cost recovery for pilotage services will be 100 per cent in all regions of the country. Revisions to the *Pilotage Act* may be made once these reviews have been completed.

◆ PERFORMANCE EXPECTATIONS

Marine Regulatory

The statutory inspection of vessels registered in Canada and the inspection of foreign vessels at Canadian ports under the Port State Control Agreements to ensure they meet safety standards.

1996-97 Projections	
Ships/facilities inspections	32,000
Percentage of foreign ships inspected under Port State Control programs	28%

Ports and Harbours

Implementation of the National Marine Policy:

- Negotiation for the creation of Canada Port Authorities.
- Increased self-sufficiency of ports.

Pilotage Authorities

Implementation of the National Marine Policy:

- Full self-sufficiency for all four pilotage authorities.
- Review of the *Pilotage Act* following completion of reviews of: costs; licencing and certification standards for pilots, ship masters and officers; exemption criteria for vessels; and the feasibility of new training courses to prepare candidates for pilot licence and pilotage certificate examinations.
- Faster setting of tariffs in response to market conditions by making Section 29 of the *Canada Transportation Act* applicable thus limiting the length of time the Canada Transportation Agency may take in determining any appeal to 120 days.

Figure 3

Appropriated Planned Spending

(thousands of dollars)	Main Estimates 1995-96	Planned Spending 1996-97	Planned Spending 1997-98	Planned Spending 1998-99
Service Lines/Sub-activities				
Aviation Regulation	72,349	**82,695**	78,199	78,030
Aviation System Safety	6,129	**6,286**	6,289	6,289
Aircraft Services	26,959	**26,192**	26,165	26,124
Direction and Administration	16,453	**10,007**	9,849	9,769
	121,890	**125,180**	**120,502**	**120,212**

The [illegible] Aviation [illegible] sub-activity [illegible] by the activity.

[illegible] the [illegible] in the [illegible]

◆ OBJECTIVE

To ensure a safe national civil air transportation system, to regulate the civilian air navigation system, and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Establishment and administration of regulations and standards necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation.
- Regulation of the air navigation system.
- Provision of aircraft and services in support of Transport Canada operations as well as selected programs of other federal government departments and agencies and the operator of the air navigation system.
- Continuous evaluation of the air navigation system and identification and assessment of high risk areas; development of safety education programs aimed at reducing risk in Canadian aviation.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

As a result of its high level of expensive infrastructure the aviation industry takes time to respond to changes in demand (both in type and volume) and in technology. This was seen in the precarious financial situations of the major Canadian air carriers who had difficulty adjusting to the lower traffic levels in the early 1990s. Transport Canada also underwent a period of lower revenues at that time. While the airlines eventually forged alliances and restructured their organizations in order to return to stability, Transport Canada was restricted from making many adjustments by the very fact of it being a government department. With user groups asking for commercialization measures to be initiated in historically government-run aviation fields, the desire to reduce costs to the taxpayer and to provide greater flexibility to respond to changing demands and new technologies, the February 1995 Budget announced that the air navigation system would be transferred to a commercialized entity in 1996. In anticipation of this transfer, the Air Navigation System sub-activity was split from the Aviation Activity and combined with administrative, financial and personnel support and the Transport Canada Training Institute from the Departmental Administration Activity, to form a separate Activity. Along with the transfer of the operation, the transfer of the management of several large capital projects (CAATS and RAMP) will occur, leaving the Aviation Activity to focus on its core regulatory and system safety functions.

◆ KEY INITIATIVES

Canadian Aviation Regulations (CARs)

Transport Canada is updating and streamlining its aviation safety regulations to ensure that the regulations enhance safety and the competitiveness of the Canadian Aviation Industry.

The CARs consolidate all regulatory requirements previously found in the Air Regulations, Air Navigation Orders and Air Regulations Series. Outdated or unduly complex regulations have been eliminated. The CARs are being drafted and developed through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC), which has representation from both Transport Canada and the aviation community, including aviation management and labour organizations representing operators, manufacturers and professional associations.

Parts I, III, VI and VII of the new Canadian Aviation Regulations (CARs) were published on August 12, 1995 in Part I of the Canada Gazette. Parts IV and V followed on September 16, 1995. Interested parties have 90 days to comment before the regulations are finalized for implementation in 1996. Part VIII covering air navigation services was published in Part I of the Canada Gazette on December 23, 1995.

Parts I, III and VI of the CARs deal with Administration and Compliance, Aerodromes and Airports, and General Operating and Flight Rules respectively. Part IV and V deal with Personnel Licencing and Training and Airworthiness. Commercial Air Services are dealt with in CARs Part VII, which also includes new flight and flight duty time limits for flight crews.

◆ *PERFORMANCE EXPECTATIONS*

Aviation Regulation

Properly certified aviation personnel, aircraft/aeronautical products and organizations.

1996-97 Projections	
CLIENT BASE (No significant changes anticipated from 1994-95.)	
• Number of personnel licences/permits in force	69,136
• Number of air carriers (domestic and foreign)	2,332
• Number of registered aircraft	27,741
REGULATORY AUTHORIZATIONS PROCESSED	
• Licencing transactions	130,243
• Aeronautical product approvals	1,440
• Organizational approvals	8,328
INSPECTIONS CONDUCTED	
• Personnel	16,203
• Aircraft/aeronautical products	4,431
• Organizations	3,824

Plans for 1996-97 are to maintain inspections of personnel and organizations at 1994-95 levels. An increase in the 1996-97 aircraft/aeronautical product inspections as compared to previous years is due to a refinement in the data collection process on which the projections are based.

Aviation System Safety

- Isolation of hazards.
- Identification of system deficiencies.
- Prompt communication of hazard and deficiency information to internal and external clients.
- Development of training programs aimed at reducing risk in Canadian aviation

1996-97 Projections	
Number of safety presentations and briefings to be conducted (increase of 5% over 1994-95)	675
Audience to be reached (increase of 7% over 1994-95)	15,750
Percentage of safety briefings to be conducted versus those requested (maintain at 1994-95 level)	75%

Aircraft Services

- Efficiently maintained aircraft to ensure maximum aircraft availability to meet the flying requirements of clients.
- Proficiently trained pilots to ensure competency and safety when conducting their flying duties.

1996-97 Projections	
Number of aircraft maintained	81
Aircraft availability	90%
Total aircraft flying hours	34,500
Pilots trained:	785
• Initial courses conducted	14
• Recurrent courses conducted	63
Total simulator flying hours	2,700

A slight decrease in the number of flying hours is planned to accommodate budget reductions. A decrease in the number of aircraft maintained is planned to ensure more efficient operations.

⇨ Air Navigation System

Figure 9

Appropriated Planned Spending

(thousands of dollars)	Main Estimates* 1995-96	Main Estimates 1996-97	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Service Line/Sub-activity				
Air Navigation System	29,631	**582,048**	521,885	540,381

* Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.

◆ OBJECTIVE

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Control of aircraft movements to prevent collisions and expedite air traffic safety.
- Provision of radio navigation aids used by aircraft in domestic air space, airways and air routes to assist safe flow of aircraft.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

In anticipation of the commercialization of the Air Navigation System, a separate Activity was created encompassing the former Air Navigation System sub-activity from the Aviation Activity (except ANS regulations) and the corresponding administrative, financial and personnel support functions and the Transport Canada Training Institute from the Departmental Administration Activity. In addition, beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax, which was formerly netted against this Activity's requirements, is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

Regardless of the ownership of the Air Navigation System (ANS), there are several recent factors which will significantly impact on demand for ANS.

Cross border investment has become a key factor in internationalization of airlines causing a shift from bilateral to multilateral air service agreements. Less restrictive trade among nations is expected to generate increased travel and demand for cargo space. The "Open Skies" bilateral agreement offers the prospects of increased Canada/U.S. traffic. The introduction of direct service between points not previously serviced by scheduled carriers will stimulate traffic increases beyond the growth expected under previous Canada/U.S. agreement. Restrictions on U.S. carrier access to major Canadian airports will phase out gradually allowing Canadian carriers to compete to gain market share against larger American competitors. In the past year, there have been significant traffic increases averaging 5 per cent nationally. At the major Canadian airports, specifically Vancouver, this increase reaches as high as 10 per cent Continuous traffic growth of this magnitude, as well as the age demographics of the air traffic controllers, will necessitate having to accelerate training again. The age demographics of air traffic controllers is expected to result in significantly higher than normal attrition over the next few years.

◆ **KEY INITIATIVES**

Commercialization of the Air Navigation System

- **Safety of the system maintained.**
- **Better able to respond to changes in user demand.**

The February 1995 Budget announced that the government was proceeding with ANS commercialization. Aviation-related associations, airlines, business-aircraft operators and airline pilots all endorsed this move.

The not-for-profit corporation, Nav Canada (or Nav Can), will operate as a public utility, pricing its services to recover all costs from users. This includes any debt-servicing costs. All surplus revenues will be directed toward the improvement of capital works and the reduction of user fees. There will be no dividends paid to shareholders.

Incorporated in May 1995, the corporation is run by a board of directors, five of whom are appointed by domestic users, two by the unions and three by the government. Four independent directors and a CEO have also been chosen by the board itself. This equitable representation of interests will strengthen the partnership between government, industry and labour and should result in a smooth transition to the new corporation.

An agreement-in-principle was reached in December 1995 to transfer the air navigation system from Transport Canada to Nav Canada for $1.5 billion. The transfer of all ANS assets is scheduled for mid-1996 subject to the passage of legislation by Parliament. Employees now working in support of ANS will be transferred to Nav Canada. As part of another agreement reached between Transport Canada, Nav Canada and the bargaining agents on September 8, 1995, transferring employees will receive equivalent pay, benefits, recognition of service, and working conditions in the new corporation.

When the not-for-profit corporation is operational, all necessary ANS safety regulations will be in place to maintain the high safety standards in the new environment. Regulations will incorporate by reference the existing standards and procedures for the safe operation of the system. Transport Canada will monitor Nav Canada operations and ensure strict compliance with safety regulations. The new corporation will be required to have an internal safety management function based on sound management principles.

◆ PERFORMANCE EXPECTATIONS

- Maintain above 99% equipment availability.
- Ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.
- Transfer of the Air Navigation System to Nav Canada in mid-1996.

Figure 10

Appropriated Planned Spending

(thousands of dollars)	Main Estimates* 1995-96	**Main Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Service Line/Sub-activity				
Airports	**115,633**	**79,506**	**41,191**	**7,534**

* Does not reflect Supplementary Estimates. Includes Main Estimates only.

◆ OBJECTIVE

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Implementation of the National Airports Policy.
- Transfer of airports to Canadian Airport Authorities or to local entities as part of the National Airports Policy.
- Operation of airport facilities and services, such as airfield, terminal and emergency response services until the full implementation of the National Airports Policy and the continuing operation of remote airports.
- Provision of financial support for the operation of non Transport Canada operated airports until the full implementation of the National Airports Policy. Availability, under the new policy, of an Airports Capital Assistance Program which provides financial assistance for safety-related airside capital projects.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

While there are 726 certified airports in Canada, Transport Canada is only involved in the operation of 149 of them. As resources available to the Department began to decrease, those airports operated by the Department were impacted - particularly with respect to infrastructure projects. Some communities, wishing to maximize the commercial potential of their airport, expressed interest in owning or operating it. Given the economic climate and the fact that Transport Canada did not operate all airports, options were considered. It was determined that a policy which ensured consistent and equitable federal treatment of airports across the country was necessary - one that allowed for commercial principles, efficiency and innovation to replace bureaucratic roadblocks and allowed local interests, representing the people of the communities, to make decisions affecting the development and operation of their airport.

At the same time, Transport Canada also did not want to give up complete control of those airports which were considered essential to Canada's domestic prosperity as well as international competitiveness. The policy had to ensure a safe, secure and viable national airports system to serve Canada in the 21st century and enable the government to structure an air transportation system that supported and promoted Canada's competitiveness and met the needs of all Canadians - taxpayers, the travelling public, shippers, carriers and those earning their living directly or indirectly from the aviation industry. Recent experiences of the four existing airport authorities (Montreal, Vancouver, Edmonton and Calgary) and the numerous airports that have existed without federal support since their inception clearly demonstrated that this vision could be realized.

Canada has one of the largest networks of airports in the world. The fact that the federal government will be less involved in the operation of these airports will not diminish the importance nor the need for airports in Canada. Assumptions suggest that traffic will continue to

grow along with the requirements for additional airport facilities.

◆ KEY INITIATIVES

National Airports Policy

Transport Canada will continue with the implementation of the National Airports Policy announced on July 13, 1994, which outlines plans for federally-owned airports. The following are planned for each category of airport:

- Of the 26 airports identified as part of the National Airports System (these handle 94% of air travellers in Canada), for which ownership will be retained by Transport Canada but for which operations will be transferred to Canadian Airport Authorities over the next five years, five have been leased, and it is planned that 20 will be transferred by the end of fiscal year 1997-98. Also, Yellowknife Airport was transferred to the government of the Northwest Territories on July 1, 1995 as part of the Arctic "A" transfer.
- The government will support remote airports which provide exclusive, reliable year-round access to isolated communities and which currently receive federal assistance.
- Ownership of six regional/local airports has been transferred to regional interests and 55 transfers are planned for the next four years. An Airports Capital Assistance Program was implemented on April 1, 1995 to provide financing for airside safety-related capital projects. To date nine projects have been approved and funded. It is expected that more projects will be approved in the future as the program becomes widely known to airports and communities.
- Three small airports with no scheduled service have been transferred to community interests and 29 will be transferred within two years.
- Nine Arctic "A" airports were transferred on July 1, 1995 to the government of the Northwest Territories. The last two Arctic "A" airports are scheduled to be transferred to the Yukon Government in fiscal year 1996-97.
- Transport Canada will continue to set safety and security standards for all Canadian airports.

◆ PERFORMANCE EXPECTATIONS

The major outcome expected from the application of Airports Activity resources is the availability of reliable, safe, secure and environmentally respectful airport services and facilities on a cost recoverable basis. With the implementation of the National Airports Policy (NAP) negotiations for airports transfers will be the major activity of the Airports Group in the future. In 1994-95 two small airports were transferred - Hope B.C. and Trois-Rivières, Qué.

Anticipated Transfers

The policy will shift the cost of running Canada's airports from taxpayers to those who actually use the facilities. Savings per year by 2000-01 could be up to $100 million and 2,500 FTEs. To facilitate the changes proposed under the NAP for the National Airports System and regional/local airports, the federal government will introduce measures to make its airports more cost-efficient and thus make local operation and ownership more attractive. Among other things, current levels of service will be adjusted to meet demand and existing user fees and charges will be applied more widely. New user fees for specific capital projects at larger airports as well as for capital and operating requirements at regional/local airports may be introduced by the federal government or the new operators. These measures will be necessary to assist airports in becoming self-sufficient and in remaining viable in the longer term.

	Number of airports to be transferred
1995-96	29
1996-97	68
1997-98	23
1998-99	4
1999-00	7

⇨ Surface

Appropriated Planned Spending (thousands of dollars)	Main Estimates 1995-96	Main Estimates 1996-97	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Service Lines/Sub-activities				
Surface Emergency Planning and Operations	391	**395**	395	395
Railway Safety	18,291	**17,935**	17,649	17,544
Transport Dangerous Goods	9,357	**9,383**	9,092	8,987
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	17,741	**16,099**	16,011	15,826
Direction and Administration	1,500	**1,512**	1,408	1,381
	47,280	**45,324**	**44,555**	**44,133**

Other Authorities: Supplementary Estimates - Includes Main Estimates only

◆ OBJECTIVE

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

Development and enforcement of regulatory aspects in rail safety, transport of dangerous goods and motor vehicle safety and motor vehicle emissions (vehicle licencing and traffic regulations fall under provincial and municipal jurisdictions).

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

While in the other modes, Transport Canada is involved in operational activities, the Surface Activity concentrates on those functions seen as "core", namely the development and enforcement of regulations and the administration of some safety-related subsidies, which will continue to be performed by Transport Canada after commercialization and transfer initiatives. The only semi-operational function within the Surface Activity for which a commercialization initiative is being proposed is the Motor Vehicle Test Centre in Blainville.

In addition, international factors such as the Canada/U.S. Free Trade Agreement and the North American Free Trade Agreement have resulted in increased work on harmonization of both safety and environmental standards.

◆ KEY INITIATIVES

Privatization of the Motor Vehicle Test Centre

The role of the Motor Vehicle Test Centre in Blainville is to conduct compliance tests on new vehicles sold in Canada and to develop standards and procedures for regulations. These regulations address evolving technologies and new areas of safety concerns as well as the monitoring of adherence to emission standards and safety regulations. These functions are essential to fulfill the federal government's mandate under the *Motor Vehicle Safety Act.*

Privatization of the Motor Vehicle Test Centre was proposed in the February 1992 Budget. After consideration of several options, in July 1994, the Minister agreed with an approach consistent with a Government-Owned Contractor-Operated (GOCO) undertaking. Treasury Board approval was received in January 1996 to enter into a five-year contract with a private sector contractor for the operation and management of the centre.

◆ PERFORMANCE EXPECTATIONS

Railway Safety

- Enhanced railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment and infrastructure.
- Reduced number of accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings and trespass locations.

1996-97 Projections	
Equipment Monitoring	
- Motive power units inspected	3,600
- Freight cars inspected	35,000
Railway Operations	
- Operating inspections	1,710
Railway Engineering	
- Detailed track inspections (miles)	6,500
- Detailed crossing inspections	3,000

Transport Dangerous Goods

Reduced number and severity of transportation accidents/occurrences involving dangerous goods.

1996-97 Projections	
Number of inspections	
- Facility compliance	3,850
- Other (consignment inspections, explosive vehicle inspections, hydrostatic test facility inspections, special permit site inspections)	150
- Rail inspections	700
Number of calls handled by CANUTEC (Canadian Transport Emergency Centre)	30,000
Emergency calls related to dangerous goods incidents	1,000

Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Reduced motor vehicle deaths, injuries, fuel consumption and property and environmental damage resulting from the use of motor vehicles.

1996-97 Projections	
Vehicle tests (research)	36
Audit inspections	80
New vehicle standards	9
Vehicle tests (emissions and fuel consumption)	35
Investigations - accidents	300
Component tests	200

⇨ Departmental Administration

Service Lines/Sub-activities				
Corporate Management	27,258	**21,943**	21,428	20,888
Finance and Administration	85,900	**39,390**	30,575	23,499
Personnel	45,544	**13,617**	12,068	10,791
Western Grain Transportation Office*	7,932	**7,700**	5,363	5,372
	166,634	**82,650**	**69,434**	**60,550**

◆ OBJECTIVE

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

◆ ROLES AND RESPONSIBILITIES

- Effective support to the Department in Finance and Administration, Personnel, Security and Emergency Planning, Review and Public Affairs.
- The Security and Emergency Planning Group is responsible for the development and enforcement of regulations and standards under federal jurisdiction to prevent unlawful interference with air and rail transportation. The proposed Marine Transportation Security Bill (Bill C-38) will extend this regulatory authority to the marine mode.
- The Western Grain Transportation Office (formerly Grain Transportation Agency) is responsible for the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system.

◆ CONTEXT - KEY INFLUENCES AND THEIR EFFECTS

The largest factor affecting this Activity is the decrease in the Department's operations as a result of the commmercialization of the Air Navigation System, implementation of the National Airports Policy and the transfer of the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans. While in the short-term, the Finance and Administration and Personnel sub-activities will have an increased workload relating to the financial and human resource planning issues of these initiatives, this Activity will eventually decrease proportionally with the Department it supports. The Transport Canada Training Institute (TCTI) will be transferred to the commercialized Air Navigation System entity and the Canadian Coast Guard College has been transferred to the Department of Fisheries and Oceans.

In addition, as a result of the repeal of the *Western Grain Transportation Act* and the subsidies paid under it, a review of the government's involvement in the transportation of grain has been undertaken. During this transition stage, the Grain Transportation Agency which formerly reported as a separate entity through the Minister of Transport will

report to the Deputy Minister of Transport as the Western Grain Transportation Office.

A second factor which is affecting this Activity is new technology which has led to the introduction of new integrated systems for finance and material management and for personnel. This new technology is consistent with government technology direction and the focus on shared systems and common application to all Departments. The efficiencies gained through these systems were considered in the Department's Administrative and Functional Review.

◆KEY INITIATIVES

Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS)

The implementation of the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System will be fully completed by the end of fiscal year 1995-96. This system will enable the Department to integrate and enhance the management of its financial and materiel resources and will significantly improve current business practices. IDFS is in production across aggregating sites throughout the Department. By the end of the 1995-96 fiscal year IDFS is to be deployed to the line manager level.

Transport Integrated Personnel System

Transport Canada has developed an Integrated Personnel System (TIPS) to automate the personnel operation and to ensure that accurate, reliable, timely information is accessible to all levels of management for planning and decision-making purposes. TIPS is operating in production in all personnel offices of Transport Canada and a strategy to migrate TIPS to managers is currently being developed.

Administrative and Functional Review (Overhead Study)

As a result of a 1993 internal review of the Department's administrative and functional activities, the Department implemented measures to reduce inefficiencies and duplication within its administrative processes and practices.

There will be reductions of about $50 million and 1,000 full-time equivalents over five years, with significant savings coming in 1996-97 after the full implementation of a new Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS). The five-year plan allows the Department to manage downsizing.

Western Grain Transportation Office

With the repeal of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) in 1995, the Grain Transportation Agency as a statutory body was eliminated as were the functions that directly related to the WGTA. The remaining functions are being continued by the Western Grain Transportation Office (WGTO) reporting to Transport Canada.

The operational car allocation and port coordination functions are being carried out until decisions are made about transferring these responsibilities to industry. At the request of the Department, the Senior Executive Officers (SEOs) of the grain industry have been examining various options regarding the disposition of the rail car fleet, car allocation functions currently performed by the WGTO and the role of the Canadian Wheat Board in transportation. The WGTO facilitated the technical work undertaken by the SEOs for the three issues. The SEOs presented their recommendations to government in November 1995. The government is considering the SEO proposals prior to making final decisions on the car issues.

The WGTO continues to administer the operating and alternate use agreements for the 12,965 federally-owned hopper cars. The WGTO has been providing input leading up to policy decisions concerning the disposition of the federal hopper cars. Other activities include administering the System Improvement Reserve programs and providing input in establishing a monitoring function for grain on an ongoing basis and for the two announced grain reviews.

B. 1994-95 PERFORMANCE REPORT

1. An Overview of Performance

⇨ *Our Clients, our Work, our Safety Record*

SAFETY - OUR PRIME OBJECTIVE
To contribute to the reduction of accidents and fatalities within the Canadian transportation system.

Safety is and must remain the prime objective of Transport Canada. Despite fiscal restraint and increased international competition which has put pressures on the transportation system, the Department continues to place safety as its first priority. The initiatives it is pursuing - an integrated transportation policy framework, an administrative and functional review, revenue generation, and commercialization - are directed at making the transportation system more efficient, thus ensuring that Transport Canada's limited resources support the prime safety objective. Even while handing over the operations of portions of the transportation infrastructure to other types of organizations, Transport Canada will continue to be responsible for the development and enforcement of regulations to minimize the safety risks of the system. Commercialization will not dilute Transport Canada's highest priority: ensuring and where possible enhancing, the transportation safety and security of Canadians.

However, the Department is not the sole contributor to the safety of transportation systems users. Other federal government departments (for instance Fisheries and Oceans and National Defence for marine search and rescue) and other levels of government (particularly on the roads through the development and enforcement of traffic regulations and the maintenance of the road system) share responsibility.

Even in those transportation areas where Transport Canada has full authority, it can only set rules and monitor compliance. The transportation industry - the shippers, carriers and the operators of the infrastructure - share the responsibility for providing safe transportation. All these groups, along with the users of the transportation system affect the level of safety that can be achieved in our transportation system. While recognizing this multiple responsibility, Transport Canada - through the regulations it sets, the messages it conveys and the example it provides - is Canada's leader in the development and preservation of a safe transportation system.

◆ **ON THE ROAD**

	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Our Client				
• Number of registered motor vehicles	17.2 million	17.4 million	17.6 million	17.8 million
Our Work				
• Number of vehicle tests performed	109	112	97	100

Our Role

Transport Canada performs motor vehicles testing, inspections, accident investigation and sets regulations and standards. Vehicle licensing and traffic regulation fall under provincial and municipal jurisdiction.

Our Safety Record

The road system accounts for approximately 90% of all transportation fatalities. Federal programs (regulation, research, compliance and accident investigation) have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1994, a 38% decrease per 10,000 vehicle registrations. See Figure 13 on page 39.

For Details

See the Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity of the Surface Activity on page 69.

Just how does Transport Canada influence safety on the roads? In many ways: through regulations, testing, education and many other means. Here is one small example.

A Transport Canada investigation influenced the recall by Ford Motor Company of Canada of 27,000 1989 to 1995 Ford Probe vehicles. It was determined that salt corrosion could cause an electrical short between the fuel pump electrical circuit and the fuel gauge sender terminals. This could cause the fuel sender ground circuit to overheat the wiring and melt its insulation, causing smoke and possible damage to other wiring.

◆ IN THE AIR

	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Our Client				
• Number of registered aircraft	27,997	27,993	27,865	27,797
Our Work				
• Number of aircraft/aeronautical product inspections performed	2,169	1,748	2,582	3,051

Our Role

Transport Canada establishes and administers aviation regulations and standards, performs pilot licensing and safety education programs, operates the air navigation system and operates some airports.

Our Safety Record

Figures 13 and 14 show the number of accidents and the number of fatal accidents per 100,000 hours flown involving Canadian registered aircraft. The figures show that risk in aviation is relatively stable.

For Details

See the Aviation (page 58), Air Navigation System (page 61) and Airports (page 63) activities.

Transport Canada assists in maintaining a good safety record in Canadian skies. Here is just one example.

Essential to preserving and enhancing the safety of Canada's ground handling operations is a mechanism for identifying and resolving future problems as they arise. In response to one of the recommendations from the Dryden Commission of Inquiry, the Standing Committee on Operations under Icing Conditions was formed. Composed of members from both government and industry, its mandate is to monitor the effectiveness of the regulations governing aircraft surface contamination; promote safe icing operations and airworthiness procedures; and disseminate the most recent information on de-icing and anti-icing operations. This Standing Committee provides an effective and dynamic mechanism for the exchange of information and the identification of emerging problems.

◆ ON THE RAILS

	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Our Client				
• Number of locomotives in service	3,354	3,333	3,194	3,258
Our Work				
• Number of detailed track inspections	9,097	7,781	9,009	9,639

Our Role

Transport Canada sets regulations and standards and performs inspections.

Our Safety Record

Transport Canada activities have contributed to a generally stable trend in the number of accidents on Canadian railways over the past 10 years. Figure 14 demonstrates the trend of total train accidents in relation to the volume of railway movements. In 1994, the number of train miles travelled decreased while the number of accidents remained stable resulting in a slight increase in the accident rate. This is seen as a random fluctuation in a particular year and it should be considered in the context of a decreasing accident rate over time.

For Details

See the Railway Safety sub-activity of the Surface Activity, page 66.

Transport Canada works closely with industry in maintaining railway safety.

During their lifetime, railway wheels see a wide range of sometimes extreme conditions. Today's freight trains operate faster, cars are larger and carry heavier loads. The old design straight plate wheels are being replaced by a curved plate wheel which is designed to provide much greater flexibility. Transport Canada has encouraged Canadian railways and the industry in general to speed up the changeover from straight plate wheels to the improved curved plate wheel. In 1992, Transport Canada requested CN/CP to report annually the reduction in the number of straight plate wheelsets on revenue cars. Transport Canada receives reports annually in this regard.

◆ ON THE WATER

	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Our Client				
• Number of vessels	36,722	36,481	36,481	36,481
Our Work				
• Number of inspections performed	31,855	30,070	32,209	31,076

Our role

Transport Canada implements regulations, performs inspections, operates 550 public harbours and ports and subsidizes marine pilotage services.

Our Safety Record

Transport Canada plays an important role in maintaining the safety of marine traffic in Canadian waters. Changes in the number of marine accidents, fatalities, and vessels lost per thousand commercial vessel arrivals and departures seen in Figures 13 and 14 are measures of the effectiveness of the activities carried out by the Department. Statistics provided by the Transportation Safety Board (TSB), which collects incident information on incidents collisions, groundings, founderings, sinkings, fire, explosion, capsizing and any other type of occurrence in which a vessel is

damaged were used to calculate the measures appearing in Figures 13 and 14.

Despite a steady decline in vessel arrivals and departures since 1988, accidents, vessels lost and fatalities per thousand vessel movements have not changed significantly between 1987 and 1993. Trends in these key global indicators would appear to indicate that, from a marine safety perspective Canada's marine safety record in the period 1987 to 1993 has stabilized.

Assuring ship safety in Canadian waters: working with other countries

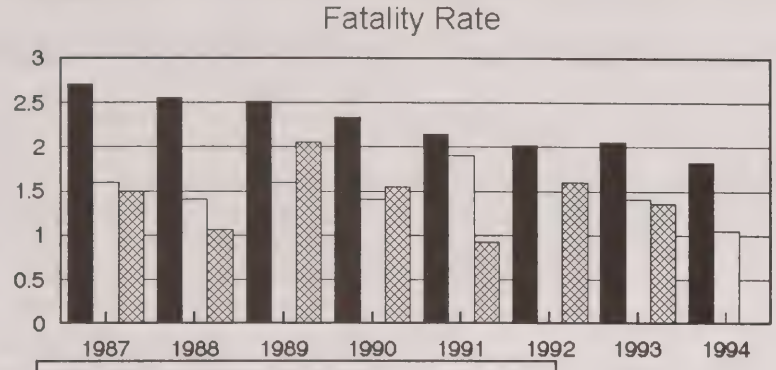
The Port State Control Program is a ship inspection program whereby foreign vessels entering a sovereign state's waters are boarded and inspected to ensure compliance with the various international maritime conventions. At present, there are three established regions: the European (Paris MOU), the Asia-Pacific (Tokyo MOU - Canada operates and manages this regional information system), and South American (Vina del Mar MOU). Other regions are being organized to eventually cover the Caribbean, Mediterranean, the South Atlantic and the Indian Ocean. Although the systems are regional in nature, there is the potential for Port State Control becoming a global organization with countries participating in more than one regime, as is the case with Canada. The Paris MOU requires 25% of ships to be inspected. Canada has exceeded this target in the past several years.

◆ TRANSPORTATION SAFETY - A SUMMARY

The safety of the transportation system as a whole is difficult to measure. Absolute numbers in terms of fatalities or accidents are meaningless unless examined in terms of the use of the particular transportation mode. For instance, if fatalities in a particular mode were to show a decline of 20% over 10 years, this could be construed as positive only if traffic in that mode had not declined by a greater percentage over that time. For this reason, the safety figures which follow are presented as a factor of transportation use. Because the factors of use vary by mode (vehicles, hours), results between the road, rail, marine and air modes should not be compared but considered individually in terms of the trend.

Figure 13 shows the rate of fatalities in the air, road and marine modes. Due to the very low number of rail deaths, this mode is not shown. Figure 14 shows the accident rate in the air marine and rail modes. Due to the difficulty in obtaining accurate numbers for road accidents, this mode is not shown.

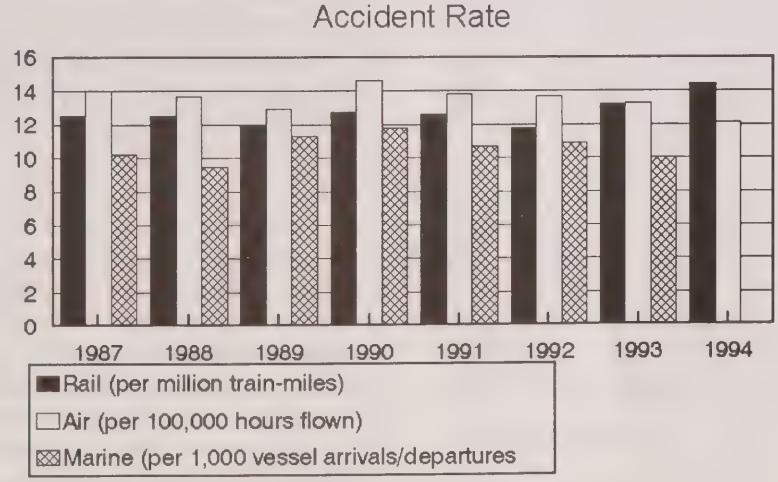
Figure 13



Note: Marine fatalities for 1994 are not available.

Source: Transportation Safety Board

Figure 14



Note: Marine accidents for 1994 are not available.

Source: Transportation Safety Board

◆ A NEW TRANSPORTATION POLICY FRAMEWORK

Transport Canada put in place a new transportation policy framework to emphasize a national vision of safety, efficiency, industry viability and environmental responsibility. Initiatives in all modes were pursued, particularly on streamlining regulations and legislation to:

- Reduce the system's direct reliance on subsidies.
- Promote efficiency.
- Make the transportation system more responsive to changing demands.

Rail

A review of the economic and regulatory environment of the railway system was completed early in 1995. As a result the new *Canada Transportation Act* was tabled in June 1995. This Act will modernize and streamline rail regulation. It replaces both the *Railway Act* and the *National Transportation Act,* and will shift the focus from the abandonment of underused rail lines toward the development of a healthy short-line industry (see page 7).

Canadian National (CN) shares were sold on the open market in November 1995 resulting in the privatization of CN. This initiative will provide CN with the necessary freedom to make strategic operating and investment decisions quickly in the future and to seek new sources of private sector equity capital in order to fund these decisions.

Marine

The Standing Committee on Transport undertook a complete review of the marine transportation system including the overall management of the ports system, the future role of the Seaway, efficiency of pilotage operations and ways of reducing marine user costs. Transport Canada has developed a strategy in response to many of the committee's recommendations which will allow for increased efficiency in the system and implementation of a new National Marine Policy (see page 19).

Air

The discussions between Canada and the United States on the liberalization of the transborder air market came to a conclusion with the signing of a bilateral air agreement on February 24, 1995. The new "open skies" agreement, continues to generate new and expanded transborder air services for Canadian communities, the travelling public and Canadian shippers (see page 50).

International Air Transportation Policy

Canada's International Air Transportation Policy was announced on December 20, 1994. The policy is designed to make best use of Canada's international route rights, facilitate access to Canada by foreign carriers, provide consumers with more travel options and improve protection in their travel arrangements. The new policy is comprised of several key components (see page 50 for details):

- A "use-it or lose-it" policy.
- A second carrier designation policy.
- A foreign carrier access policy.

Surface

The Canada Transportation Act will abolish provisions for federal regulation of extra-provincial truck and bus companies, leaving the provinces responsible for the day to day regulation of these modes. For the trucking industry, which has already deregulated, this does not change the existing situation. Discussions on the future of bus regulation in Canada will produce recommendations in the course of 1996.

As a result of the elimination of the *Western Grain Transportation Act* in 1995, transition payments are being provided to provinces to help them improve the transportation system.

Air Navigation System (ANS)	Blainville Test Centre
After the completion of feasibility studies, the February 1995 Budget announced the commercialization of the ANS. Negotiations relating to the transfer of assets, revenues, and employees are underway with the new Nav Can Corporation to determine the terms and conditions of sale. The transfer is expected in mid-1996 (see page 27).	Three bids were evaluated from those interested in operating the Motor Vehicle Test Centre in Blainville. They have been assessed against the requirements as set out in the Request for Proposal A transfer is expected to occur in 1996.
Airports	**Canadian Coast Guard**
The announcement of the National Airports Policy in July 1994 set in motion discussions and negotiations with many local entities for the transfer of airports. To date, Fort Frances, Dawson Creek, Brandon, Campbell River, Rainbow Lake, Flin Flon, Trois-Rivières, Hope, Vanderhoff and nine Arctic "A" airports, have been transferred. A new Airports Capital Assistance Program has been put in place to assist the transition of airports (see page 65).	The February 1995 Budget announced the transfer of the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans in order to gain efficiencies, particularly in the fleets. With the transfer on April 1, 1995 of icebreaking, marine navigational aids, search and rescue, and environmental response, the Department will focus on marine regulations, ports and harbours and pilotage authorities.

Transport Canada has made great strides in moving toward a Department whose prime role will no longer be the operation of the transportation system. With the implementation of commercialization measures it will transfer the operation of the system to other entities and concentrate on its essential role: regulation to ensure the safety of Canadians using the transportation system.

◆ REVENUE GENERATION

A number of initiatives were completed in 1994-95 to increase the revenues generated by Transport Canada. The Air Transportation Tax (ATT) was amended effective May 1, 1994. The amended ATT generated an additional $24 million in 1994-95 and $36 million on a full-year basis. Aviation enroute and regulatory fees were increased on April 1, 1994 and June 1, 1994 respectively, generating $2.6 million in additional revenues. Airport fees were increased by approximately 10 per cent on May 1, 1994, producing $12.4 million more revenues on a full-year basis. Also, harbours and ports fees and ship safety fees were increased to provide approximately $1.4 million in additional revenues on a full-year basis.

Consultations were also conducted in the latter stages of 1994-95 on new and increased user fees for implementation in early 1995-96. New or increased Aviation, Air navigation System, Airport and Marine fees would represent approximately $29 million in additional revenues on a full-year basis. Also, in the February 1995 federal Budget, it was announced that the ATT would be increased, effective May 1, 1995, providing an additional $26 million in 1995-96 and $33 million on a full-year basis. A new overflight fee, announced in the February 1995 Budget, was implemented November 1, 1995 (see page 61).

ADMINISTRATIVE AND FUNCTIONAL REVIEW (OVERHEAD STUDY)

In 1994-95, the first year of the Overhead Study, cost savings of $9.4 million were achieved. This study was initiated to identify processes/practices not essential to the Department's mandate. Streamlining of systems, reductions and elimination of overlap, the introduction of new information systems will result in $50 million of savings by the end of the five year program.

Figure 41
Departmental Planned and Actual Spending by Business Line/Activity ($ 000's)

(thousands of dollars)	Actuals 1993-94	Actuals 1994-95	Main Estimates 1994-95	Actuals 1994-95
Policy and Coordination	843,004	819,251	803,899	787,491
Marine	605,369	677,235	592,950	613,607
Aviation	146,203	150,775	142,043	142,004
Air Navigation System	143,894	128,347	125,413	74,484
Airports	76,335	148,847	136,798	129,194
Surface	44,306	47,673	47,359	46,773
Departmental Administration	161,416	195,281	164,204	180,677
Total Department	2,020,527	2,167,409	2,012,666	1,974,230
Grain Transportation Agency	4,917	4,485	14,733	12,820

Figure 42
Departmental by Business Line/Activity
1994-95 Comparison of Main Estimates to Actuals

(thousands of dollars)	Operating	Capital	Contributions	Grants and Contributions	Total	Less: Revenues Credited to the Vote	Total
Policy and Coordination	42,325	2,780	260,226	498,568	803,899	-	803,899
Marine	511,185	103,303	2,026	2,973	619,487	(26,537)	592,950
Aviation	143,806	15,873	96	-	159,775	(17,732)	142,043
Air Navigation System	461,793	248,354	450	-	710,597	(585,184)	125,413
Airports	260,844	122,857	38,099	-	421,800	(285,002)	136,798
Surface	36,120	2,419	9,130	-	47,669	(310)	47,359
Departmental Administration	153,098	27,481	25	-	180,604	(16,400)	164,204
Total Department Estimates	1,609,171	523,067	310,052	501,541	2,943,831	(931,165)	2,012,666
Total Department Actuals							
Grain Transportation Agency	2,737	8,511	3,485	-	14,733	-	14,733
Other Revenues and Expenditures							
Revenue credited to the Consolidated Revenue Fund							(47,800)
Cost of services by other government departments (Main Estimate - no Actuals available)							102,645
Net Cost of the Program							2,082,244

Actual net expenditures in 1994-95 were $38.5 million less than originally planned in Main Estimates. The most significant factors in this difference are:

- An increase in revenues in the Aviation, Air Navigatino System and Airports activities as a result of fee increases and an increase in the Air Transportation Tax as announced in the February 1994 Budget as well as increases relating to general traffic growth. This was offset by a corresponding increase in operating costs.
- The increase in grants and contributions relates mainly to the $31 million payment to the Province of Newfoundland and Labrador relating to the end of subsidies for ferry services to communities on the south coast and Great Northern Peninsula.
- A decrease in payments to Crown corporations, particularly VIA Rail and Marine Atlantic.

⇨ *The Environment*

OBJECTIVE

To minimize the negative impact of transportation on the environment.

Transport Canada, in its operations, regulations and its research has an opportunity to reduce the negative impact of transportation on the environment.

◆ COMPLIANCE

Specific environmental issues relating to Transport Canada's compliance with legislation and regulations have been identified and work is underway.

- **PCBs** - Transport Canada's PCBs are in safe storage and are being destroyed as capacity becomes available.
- **Underground Storage Tanks (USTs)** - Transport Canada is implementing an inventory management plan at its airports and aviation properties to replace USTs in accordance with national guidelines. At Aviation facilities, tanks at 150 sites have been replaced over the past three years. During this period, Aviation has spent $4 million in site remediation including the removal, replacement and upgrade of storage tanks. Inventory management at airports will be coordinated with the implementation of the National Airports Policy.
- **Glycol Contamination** - There is a need to ensure that glycol-based de-icing fluids (sprayed on aircraft prior to take-off in inclement weather), which represent a potential hazard to aquatic life if they enter waterways, are monitored. A review of existing water quality data has determined that seven Transport Canada-operated airports require corrective measures and that a number of other sites require additional water-quality studies to determine if remedial measures are necessary. Corrective measures are ongoing. Responsibility for ensuring that this standard is not contravened will rest with the airlines. Transport Canada will be responsible for monitoring and analysis of stormwater runoff, at an approximate cost of $400,000 annually.
- **Ozone Depleting Substances** - Programs to dispose of halons currently used in fire extinguishing systems and to replace these systems are underway. Aviation spent about $0.2 million in 1994-95. In 1995, the Airports activity removed all halons from Emergency Response Services vehicles.

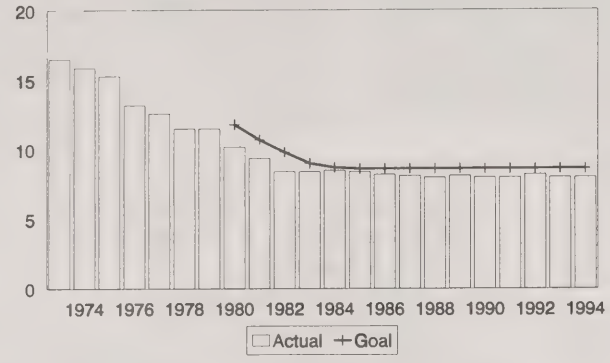
◆ FUEL CONSUMPTION AND MOTOR VEHICLE EMISSIONS

In addition to its direct operations, Transport Canada is working in areas where it can impact on the transportation industry's effects on the environment. In the development of motor vehicle regulations, Transport Canada has established increasingly stringent standards for exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles. New vehicles marketed and sold in Canada today emit approximately 97% less hydrocarbons (HC), 96% less carbon monoxide (CO), and 89% less nitrogen oxides (NOx) than vehicles sold prior to 1971 when emission controls were implemented. Figure 18 demonstrates the recent reductions in this area.

The fuel consumption standards applied under the Government-Industry Voluntary Fuel Consumption program have reduced average fuel consumption of new vehicles by 50% since 1973. Figure 17 shows the actual average sales weighted fuel consumption since 1973 for new passenger cars. Beginning in 1980, goals for new car fuel consumption levels were established and are also indicated. Fleet fuel consumption has been better than these in all years since their establishment.

Figure 17

Fuel Consumption in Litres per 100 kilometres



Source: Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity

Figure 18

Motor Vehicle Emission Levels



Source: Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity

includes passenger cars, light-duty and heavy-duty trucks

Transport Canada and vehicle emissions and fuel consumption - doing our bit.

In 1994, Transport Canada evaluated an electric vehicle, namely Chrysler's TEVan. This project started with the Transportation Development Centre, was tested using a dynamometer and on test tracks at the Motor Vehicle Test Centre and was then used at Dorval Airport to shuttle mail between the airport and downtown Montreal.

⇨ *Efficiency*

OBJECTIVE

To contribute to a transportation system that supports Canada's prosperity.

Prices are a meaningful indicator of the performance of a sector in the economy. A lowering of prices over the long term suggests a strong productivity performance, in other words increased efficiency. In the short term, lower prices can arise from reduced profitability, but over longer periods, this cannot be sustained without increased productivity.

To this end, Transport Canada's Economic Analysis Directorate has undertaken a research program in the measurement of prices in transport. The concept of output prices is different from prices paid by users, in that it does not include the effect of taxes which are added to producer prices, such as the Goods and Services Tax (GST) or the Air Transportation Tax (ATT). Since we are concerned with producer prices, the standard against which the performance of the transport sector is measured is gross output prices of the business sector of the Canadian economy.

The results presented below reflect this work. It must be seen as a work in progress and thus the results are subject to change as the methodology is refined and the data base improved.

Scope of Industries Covered

The analysis covers:

- The passenger activities of intercity bus firms scheduled and charter with total annual sales under $500,000.
- The passenger activities of Air Canada and Canadian International and their main affiliates or partners, and major charter airlines in Canada.
- The freight activities of CN Rail and CP Rail.
- The freight activities of trucking firms with sales in excess of $1 million.
- The freight activities of domestic-based marine carriers.

Output prices of VIA Rail are not included, for lack of appropriate data to generate a meaningful index.

An aggregate price index for each category of service, carrier, and industry total, is then developed from chained, linked time series of Tornqvist indices. A composite index for all the transport industries considered above was derived, using Tornqvist indexing procedures.

◆ BUS AND AIR INDUSTRIES

The price performance of the Canadian airline industry has been uneven. The first part of the 80s, until at least 1984, was characterized by a decline of output prices of both domestic and foreign services against those of the business sector. Since then, there has been a marked increase in prices, especially on the domestic market, owing to pressure for the airlines to re-equip their fleets and restore their profitability. The price performance of charter and international services has been more moderate, with price changes below general inflation trends in the economy. Overall, the prices of air passenger services by the airline industries advanced by 3% a year, between 1981 and 1994. Figure 19 below shows the changes in the air and bus industry output prices.

The price of passenger services offered by the bus industry increased by 4.5% a year between 1981 and 1993, exceeding by 23% the growth of business prices in the economy. The bus industry recorded in fact the strongest price increase of all modes. This is also the mode which showed the weakest output performance, declining by 9% for the period under consideration.

There is evidence that de-regulation in surface freight transportation has shifted the trend line downward. Transport Canada is looking at a similar solution for bus services.

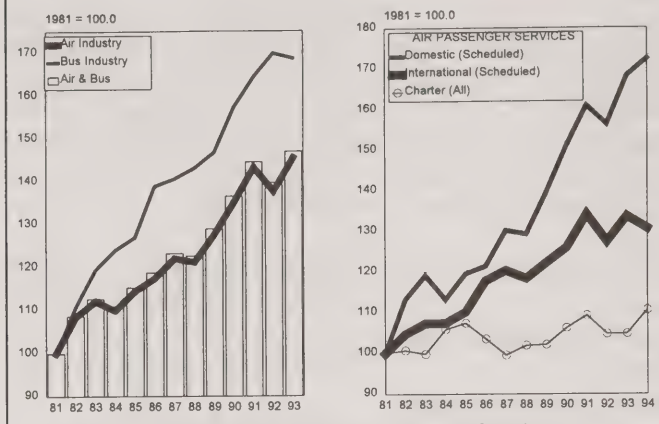
The Department has undertaken discussion with the provinces and industry regarding the future regulation of the intercity bus industry, and has suggested that industry deregulation would be appropriate at this time. The discussions will generate recommendations to government by the autumn of 1996.

Liberalization of the transborder air market is designed to help industry by providing access to new markets.

Under the long-awaited "Open-Skies" agreement, Canadian carriers gain unlimited route rights, immediately from any point in Canada to any point in the U.S. U.S. carriers gain unlimited route rights immediately from any point in the U.S. to any point in Canada, except Toronto, Montreal and Vancouver. At those three cities, new passenger services by U.S. carriers will be phased-in over a maximum three years. As of October 1995 the agreement has resulted in:

- *15 new air routes by Canadian carriers, including first time service to Atlanta and Washington National Airport.*
- *Over 20 former charter routes being converted to scheduled services.*
- *U.S. airlines adding 35 new routes.*

Figure 19 AIR AND BUS INDUSTRIES: PASSENGER PRICE INDICATORS



Source: Economic Analysis Directorate - Transport Canada

◆ TRUCK, RAIL AND MARINE INDUSTRIES

The prices of freight services offered by the truck, rail and marine industries increased at 1.5% per year, much less than the average growth rate of prices in the business sector of the Canadian economy (2.7%). Over the 1981-93 period, freight prices lagged some 18 percentage points behind the economy's. This is mainly due to depressed prices in rail and reduced price increases in trucking. Price changes in the water mode were much higher than for rail and trucking but nonetheless close to general inflation trends in the economy. Figure 20 depicts the 1981-1993 changes in freight prices.

Surface freight transport prices increased in the early period, (i.e. from 1981 to 1986). However, in the latter period, rail freight prices declined nominally at an average annual rate of 1.2% (3.2% in real terms), while trucking prices recorded a growth less than 1% (drop of 1.3% a year in real terms). There is evidence that deregulation in surface modes has shifted the trend line of transport prices downward.

The water mode showed strong price increases at about 3.9% per annum. The Canadian domestic marine market includes the Great Lakes/St. Lawrence system as well as the east and west coasts. In the Great Lakes/St. Lawrence system, nominal freight rates have been stable, thus falling considerably in real terms. On the Canadian east and west coasts, carriers seemed to have been able to achieve substantial rate increases. Because of instability in these data sets, results for these marine services and for the mode in aggregate must be viewed with caution.

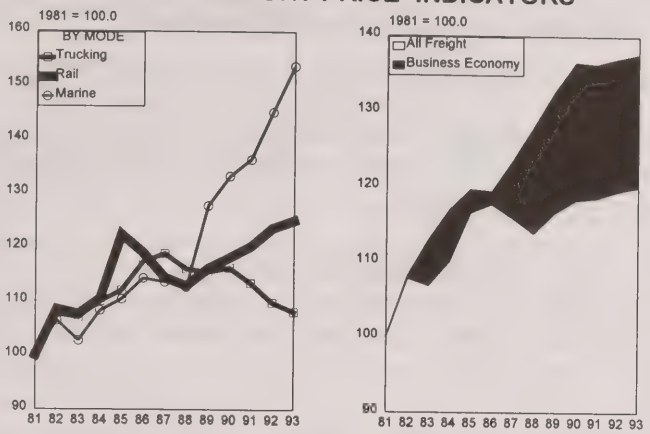
The Department is pursuing greater harmonization of interprovincial trucking regulations *in part through the initiative to reduce barriers to internal trade (led by federal and provincial trade ministers). Specific harmonization commitments are governed by timetables built into the transportation chapter of the Agreement. Specific commitments include:*

- *Achievement of uniform rules for motor vehicle weights and dimensions.*
- *Elimination of extra-provincial truck operating authorities.*
- *Implementation of National Safety Code standards.*
- *Establishment of a national uniform motor carrier bill of lading.*
- *Creation of harmonized administrative mechanisms for fuel and sales tax collection.*
- *Harmonized administrative arrangements for agents for service.*

The earliest deadlines for these commitments corresponded with the coming into force of the Agreement (July 1, 1995) and these were, in all significant particulars, met.

Figure 20

RAIL,TRUCK AND MARINE INDUSTRIES FREIGHT PRICE INDICATORS



Source: Economic Analysis Directorate - Transport Canada

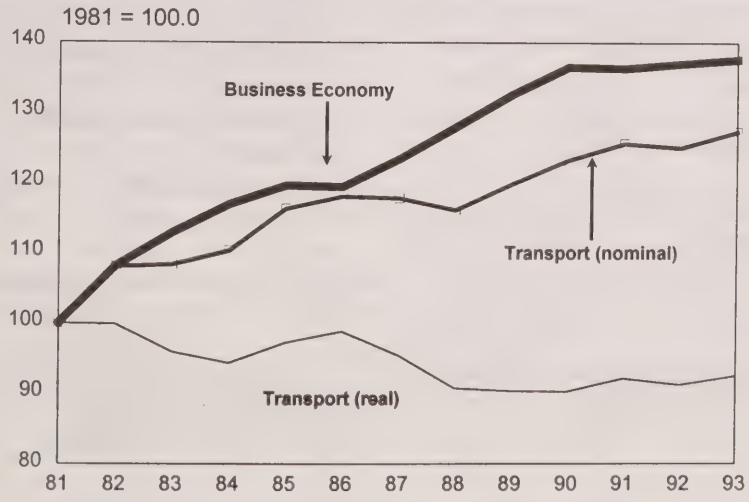
◆ TRANSPORT SECTOR AND THE REST OF THE ECONOMY

In summary, the output prices of transport industries increased 2% annually between 1981 and 1993. In the 1981-1986 period, transport prices advanced by 3.4% a year; the pace of increase was reduced to 1.1% a year in the 1986-1993 period.

The real prices of transport services trended downwards in the period under review. As can be seen from Figure 21, in the first half of the period, transport prices were close to those of the economy. In the second half, transport prices fell almost 1% a year.

Figure 21

OUTPUT PRICE INDICATORS: TRANSPORT AND ECONOMY



Source: Economic Analysis Directorate - Transport Canada

⇨ *Policy and Coordination*

OBJECTIVE

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services required to meet the Department's objectives.

ECONOMIC ANALYSIS

Expected outcome: ***economic data, forecasts and analysis that support the development and implementation of corporate plans, policy and legislation that address transportation issues.***

◆ ANALYSIS OF ATLANTIC FREIGHT RATE ASSISTANCE PROGRAM

An analysis of the program was undertaken, based on a sample of shipment waybills submitted with subsidy claims. Estimates were made of the amounts paid by mode, by commodity, by distance, and by origin and destination, and of the magnitude of the subsidies as a proportion of output value for main commodities. A parallel analysis considered trucking rates charged by commodity and distance, comparing subsidized shipments with unsubsidized shipments in the same region and elsewhere in Canada. Findings were published and discussed with stakeholders, and their views obtained on options for the program. The findings indicated that the subsidy programs no longer serve their prime objective - to enable shippers to gain access to wider Canadian markets.

This study supports the government's decision to eliminate the program in 1995-96. To facilitate adjustment in the region, transition funds of $326 million will be provided to provincial governments, to be used to alleviate shipper hardship on a 100% federal-funded basis, or for highways or other transport investments that enhance system efficiency for the benefit of all users on a 50% federal-50% provincial basis. Transition agreements were signed with Québec and the four Atlantic provinces by January 1996.

◆ TRANSPORTATION SYSTEM ANALYSIS

The Special Infrastructure Project initiated analysis to document the linkages between the Canadian highway system and overall economic growth including:

- The development of an economic model of freight and passenger traffic.
- Capital stock measures of highway investment.
- Macroeconomic models of the highway contribution to total factor productivity.
- A review of benefit-cost studies of highway projects.
- An assessment of highway financing options.

Results of this work will be available during 1996-97.

RESEARCH AND DEVELOPMENT

Expected outcome: ***technological innovation assisting the Department and the transportation sector to meet their needs.***

◆ REPORT ON SAMPLE RESEARCH ACTIVITIES PERFORMED IN 1994-95

INTELLIGENT NAVIGATION SYSTEM (SAFETY)

An integrated electronic maritime navigation system that allows more precise all-weather navigation is to be demonstrated in the St. Lawrence River. Based on differential global positioning combined with electronic chart and information display and water level monitoring, the system is scheduled to be operational by mid-1996.

TRUCK DRIVER FATIGUE (SAFETY)

A major program of cooperative research is being undertaken by Transport Canada and the U.S. Federal Highway Administration to evaluate the effects of long hours of driving on truck driver performance and loss of alertness. Analysis of the Canadian and parallel U.S. field work is expected to be completed in 1996, providing a scientific basis for assessing changes in hours-of-service regulations.

AUTOMATED BORDER CROSSING SYSTEM (EFFICIENCY)

Under a project supported by federal and state/provincial departments of transportation on both sides of the border, institutional and technical feasibility have been studied and preliminary engineering designs completed for automated commercial vehicle inspection and customs clearance systems at Ontario-Michigan and Ontario-New York crossings of the Detroit, St. Clair and Niagara Rivers. The ultimate objective is non-stop border crossing by safe and legal traffic.

EVALUATION OF ELECTRIC VEHICLE TECHNOLOGY (ENVIRONMENT)

Two state-of-the-art electric vehicles by major North American manufacturers are being evaluated in operational service as part of a long-term program. A pre-production model Ford Ecostar with a high temperature sodium-sulphur battery is being used in Metro Toronto's municipal fleet. The second vehicle, a Chrysler TEVan equipped with a nickel-cadmium battery, is carrying mail and personnel at Dorval Airport.

VISUAL COMMUNICATION NETWORK (ACCESSIBILITY)

Also supported by the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities, the Visual Communication Network is a real-time visual and audible information system for use inside urban transit vehicles and at station platforms. The system was developed to make buses and subways more accessible for persons with sensory impairments.

INTERCITY CHARTER BUS DEVELOPMENT (ACCESSIBILITY)

A project funded through the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities has led to the development of a new bus seat, an innovative bus entry system, and a number of design improvements that will be incorporated in a new, more accessible intercity bus to be unveiled by Motor Coach Industries of Winnipeg in 1996.

AIRCRAFT TIRE FRICTION ON CONTAMINATED RUNWAY SURFACES (SAFETY)

This research addresses skidding of aircraft on landing. A method was developed for evaluating the friction factor between a full-size aircraft tire and asphalt and concrete surfaces contaminated with various anti-icing and de-icing products.

EXPLOSIVE SNIFFER ENHANCEMENT (AVIATION SECURITY)

Continued research on a vapour preselector using laser technology addresses enhancements in detection of explosive traces on air travellers and in their baggage.

◆ RAIL RENEWAL

In 1994-95, further analysis was completed to evaluate the impact of systematic problems in the integration of domestic and international freight services on shippers and the extent to which carriers are impeded in the provision of competitive transportation services. The extent to which government involvement through regulation, taxation, cost recovery, investment, subsidy and public ownership contributes to the problems has been evaluated. Consultations on a rail renewal initiative involving shippers in each region across the country were undertaken in the fall of 1994. The Department also undertook an assessment of CP's bid to purchase CN's assets in Eastern Canada, rejecting the bid in December 1994. In addition, a government task force on CN commercialization submitted its report to the Minister in January 1995 recommending full commercialization of CN. Attention will be focused on legislative changes needed to revitalize the surface transportation system. In the February 1995 Budget, the Minister of Finance announced the Minister of Transport would move to privatize CN in 1995. Shares were offered in November 1995.

◆ AIR POLICY

In December 1994, the government announced a new International Air Transportation Policy designed to meet the needs of the travelling and shipping public, Canadian carriers and airport communities. The new International Air Transportation Policy complements the February 1995 signing by Canada and the United States of a long-awaited new agreement for transborder air services.

It includes a "use it or lose it" policy in which rights to provide international air services that are unused or under-utilized by the designated Canadian carrier will be made available to other Canadian carriers to improve the level of service to Canadian communities and to ensure best use is made of Canada's negotiated rights. Under this policy Air Canada has been selected to serve Belgium, Czech Republic, Greece, Haiti, Israel, Russia, Singapore, Spain and Poland. Air Transat has been selected to serve Cuba and the Dominican Republic.

The new policy also encourages Canadian carriers to apply for new routes to countries with which Canada does not have a bilateral agreement. Under this provision Canadian Airlines International has been designated to serve Malaysia, Vietnam and the Phillippines. Air Canada has been selected to serve Indonesia and South Africa.

A new "second carrier" designation" policy was announced on March 10, 1995, whereby a second Canadian carrier will be selected to serve markets greater than 300,000 scheduled-service passengers per year. The new policy took effect on December 20, 1995 when Air Canada gained access to Hong Kong. On the same day Air Canada was entitled to serve Germany from western Canada and Canadian Airlines gained access to Germany from eastern Canada.

Under the "foreign carrier access" policy, where there is no bilateral air agreement and no service interest on the part of a Canadian carrier, a foreign carrier will be allowed to operate a total of two flights per week to a city or cities in Canada except Toronto. To date, under this policy, Iceland Air has been granted authority to serve Halifax.

Computer Reservation Systems (CRS) for Airlines

Regulations governing the operation of Computer Reservation Systems (CRS) in Canada came into effect on June 28, 1995 under the *Aeronautics Act*. These regulations ensure that consumers and travel agents have access to comprehensive, central information on passenger services displayed in computer reservation systems. The regulations will benefit the travelling public by ensuring that

they have the ability to make informed decisions. Travel agents, carriers and those selling CRS will also benefit from the assurance that all carriers have equal access to the system.

◆ HIGH-SPEED RAIL

In 1992, the Ontario, Québec and federal ministers of transport established a federal-provincial team to determine the prospects for, and implications of, introducing high-speed rail in the Québec City-Windsor corridor and whether or not the governments should initiate and/or support such a service. The final report and associated studies were completed in the summer of 1995 within budget at a cost of $6 million, an amount shared equally by the three governments. The study found that while some scenarios could be economically and financially viable, high-speed rail could not proceed without significant government financial resources. The Steering Committee recommended that, before any further work was undertaken, the initiative for the next stage lay with the private sector, who should underwrite at least 50% of the next phase and agree to take on all project risks (construction and management of a high-speed rail operation). The steering Committee also recommended that the governments revisit the project in three to five years.

◆ NORTH AMERICAN FREE TRADE AGREEMENT (NAFTA)

The Department established a government (federal/provincial) industry working group to provide input to the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and transportation standard harmonization exercise, in which the Department is participating with the U.S. and Mexico.

Canada hosted the second Trilateral Plenary on Land Transportation Standards in Vancouver on June 26-29, 1995. Negotiators made progress in the harmonization of truck vehicle weight and dimension harmonization, driver and vehicle compliance standards, traffic control devices, rail standards and transportation of dangerous goods.

In order to facilitate implementation of NAFTA land transport provisions, consultations are ongoing among officials of the three countries on issues relating to trilateral operating requirements, vehicle registration, border clearance procedures, electronic exchange of driver and licensing information, and electronic mapping systems.

TRANSPORTATION POLICY AND FINANCIAL SUPPORT

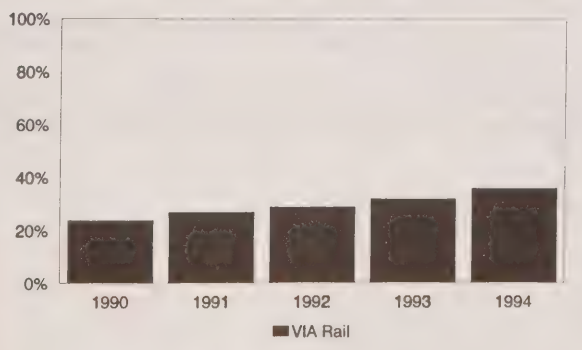
Expected outcome 2: ***financial support to Crown corporations, provinces and transportation organizations to assist in providing rail passenger, ferry and highway transportation services; decrease in subsidies through increased efficiency and commercialization of operations.***

VIA RAIL

Figure 22 illustrates the percentage of VIA's operating budget that is funded by revenues from users rather than by government appropriations. In accordance with government measures to encourage Crown corporation self-sufficiency, this percentage is increasing.

Figure 22

Percentage of Revenue Generated by Users of VIA Rail



Source: VIA Rail Annual Report

◆ FERRY SERVICES

As shown in Figure 23, the percentage relationship between revenue generated by users and operating/overhead costs has improved for both Marine Atlantic and private ferry operators. This upward trend reflects:

- Cost reductions.
- Improved productivity.
- Elimination of waste.
- Increased revenues through marketing and rate actions.
- Vessel and crew rationalization.

In 1994, the Department transferred responsibility for ferry services on Newfoundland's Southwest coast and Greater Northern Peninsula to the Province. This resulted in an annual savings to the federal government of $5.4 million. This agreement included a one-time grant of $55 million payable over a three year period from 1994-95 to 1996-97.

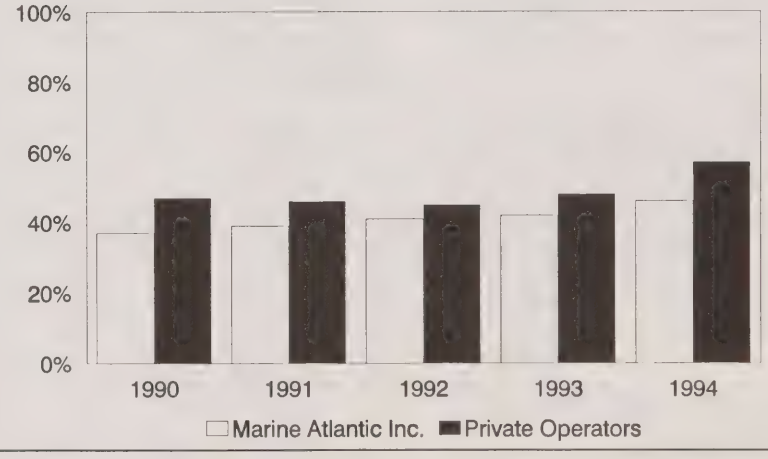
Also in 1994, an initiative to implement a Fixed Link Highway Improvement Program totalling $43.04 million with the provinces of New Brunswick and Prince Edward Island was approved. The link itself, to be completed in 1997, will replace the constitutional ferry service operating between Borden, P.E.I. and Cape Tormentine, N.B.

◆ GRANTS AND CONTRIBUTIONS

Despite decreases in individual grants and contributions, as a result of reduction measures, total grants and contributions have increased over the past years mainly as a result of new agreements, such as those with provinces for highway agreements, particularly under the Strategic Capital Investment Initiatives program and relating to the Fixed Link. See page 97 for individual listing.

Figure 23

Percentage of Revenue Generated by Users of Ferry Services



- Sources: Marine Atlantic Financial Summary Reports and audited financial statements from Northumberland Ferries Limited, Northern Cruiser Limited and La Coopérative de transport maritime et aérien.

DIRECTION AND COORDINATION
(NATIONAL STRATEGY FOR THE INTEGRATION OF PERSONS WITH DISABILITIES)

Expected outcome: ***contribute to the accessability of the transportation system.***

In 1995-96, Transport Canada entered its final year of a five-year $24.6 million action plan to realize the full integration in society of persons with disabilities.

Departmental officials have been successful in establishing partnerships in the business community and with provincial governments and continue to do so. There has been a strong positive response to many program initiatives.

The National Strategy has resulted in the provision of the following vehicles and equipment:

- 110 vans for small communities.
- 53 inter-city buses.
- 200 taxies, vans providing service to airports.
- 10 rail cars.
- 45 aircraft boarding systems.
- 46 transfer chairs.
- 449 sets of hand controls for rental vehicles.
- 27 rental vehicles at airports.
- 1 ferry.

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 24

1994-95 Performance - Comparison of Main Estimates to Actuals

(Shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions (2)	Crown Corporations	Gross Total	Less: Revenue Credited to the Vote	Total
Service Lines/sub-activities							
Economic Analysis	4,627	-	-	-	4,627	-	4,627
	4,318	-	-	-	4,318	-	4,318
Research and Development	13,792	-	-	-	13,792	-	13,792
	13,160	-	114	-	13,274	-	13,274
Transportation Policy and Financial Support	8,579	2,638	260,226	498,568	770,011	-	770,011
	8,278	888	297,780	446,862	753,808	-	753,808
Direction and Coordination	15,327	142	-	-	15,469	-	15,469
	10,884	325	5,115	-	16,324	(33)	16,291
Total Estimates	42,325	2,780	260,226	498,568	803,899	-	803,899
Total Actuals	36,640	1,013	303,009	446,862	787,524	(33)	787,491

(1) Includes contributions to employee benefit plans.
(2) Includes statutory payments for Victoria Bridge

Net expenditures for 1994-95 were $16.4 million less than projected in Main Estimates. The most significant factors contributing to this difference are:

- Decrease in payments to Marine Atlantic and VIA Rail as a result of government expenditure reduction programs encouraging Crown corporations towards self-sufficiency.
- An increase mainly due to a $31 million grant to the province of Newfoundland as a result of an agreement to end specific subsidized ferry services on the south coast and Great Northern Peninsula.

⇨ Marine

OBJECTIVE

To contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada.

◆ TRANSFER OF THE CANADIAN COAST GUARD TO THE DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

The February 1995 Budget announced the transfer of the Canadian Coast Guard (CCG) to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995. This decision was made in order to maximize the efficiency of both Coast Guard and Fisheries operations through the merger of their fleets. The following sub-activities were transferred:

- Marine Navigation Systems.
- Icebreaking and Arctic Operations.
- Marine Search and Rescue.
- The environmental response portion of the Marine Regulatory sub-activity.

For more information on these areas, please refer to the Department of Fisheries and Oceans Part III.

Transport Canada remains responsible for all commercial shipping activities associated with international and domestic shipping policy, liability and insurance policy, subsidies, commercial ports, pilotage authorities and economic and safety regulation.

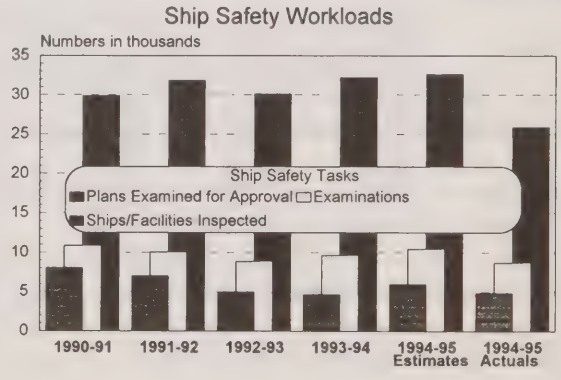
MARINE REGULATORY

Expected outcome: ***implementation of marine legislation, regulations and standards to ensure the safety of life and property on navigable waters and for the protection of the marine environment.***

◆ MARINE SAFETY

As demonstrated in figures 13 and 14 on page 39, marine accidents and fatalities per thousand vessel arrivals and departures have not changed significantly since 1987-88. This can be partly attributed to the work relating to the development and enforcement of marine regulations performed by this sub-activity.

Figure 25



Source: Marine Activity/Marine Regulatory

◆ INSPECTIONS

As can be seen in Figure 25, this sub-activity has consistently undertaken 30,000 or more ship or facility inspections, examined approximately 5,000 plans for approval and gave close to 10,000 examinations.

PUBLIC HARBOURS AND PORTS

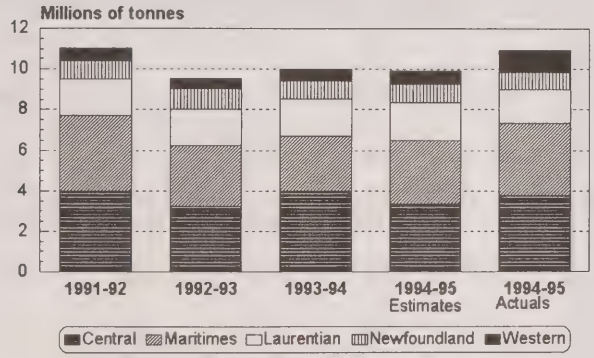
Expected outcome: ***an efficient and cost effective national ports system which supports national, regional and local economic and social objectives.***

Approximately 35% of the gross operating costs of harbours and ports owned by Transport Canada are currently recovered through the collection of wharfage, harbour and letting charges, which is down from previous years due to the poor economic climate. A new National Marine Policy (see page 19) will be implemented over six years starting in 1996-97 which will ensure that national ports are self-sufficient and assist regional and local ports towards this end.

Figure 26 depicts the recent trends in cargo tonnage handled at public port facilities. The figure reveals annual tonnage handled consistently in the vicinity of 10 million by these ports and very little year to year variation. The majority of the tonnage is handled at facilities in the Central and Maritimes regions. In addition, nine harbour commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development.

Figure 26

Tonnage of Cargo Handled at Public Port Facilities



Source: Marine Activity/Harbours and ports

CANARCTIC SHIPPING COMPANY LIMITED

Expected outcome: ***provision of superior arctic shipping services, tanker operations, marine systems and consulting services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.***

The Canarctic Shipping Company Limited is a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%). Under the Shareholders' Agreement and the terms of a bareboat charter of the M.V. ARCTIC the government was committed to cover all obligations that the company could not meet from its own resources. The end of the charter in June 1993 and purchase of the vessel at the option price of $8.0 million has substantially lowered the company's cost of operations and afforded positive cash flows starting in 1994. A loan of US $7.5 million has been taken out with a Canadian bank to pay for the purchase and refit of the M.V. ARCTIC. The loan is backed by a government guarantee and due for repayment or renegotiation in June 1996. Steps have been taken to transfer in 1996, with the cooperation of the minority shareholders, the Crown's shares and its rights and obligations to the government of the Northwest Territories.

PILOTAGE SERVICES

Expected outcome: ***the safe passage of vessels in difficult waters in an efficient and cost-effective manner.***

Although the *Pilotage Act* gives Authorities the power to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit them to be financially self-sustaining, declining traffic levels, and continuously rising pilot costs have prevented the three eastern Authorities from consistently attaining this goal. These factors, together with frequent delays or outright failure to implement tariff adjustments, have resulted in pilotage revenues lagging behind expenditures. During many years of their existence, these adverse trends necessitated federal government appropriations to cover the annual deficits of the Laurentian Pilotage Authority, Atlantic Pilotage Authority and Great Lakes Pilotage Authority, a need that persisted into the 1990s. The National Marine Policy announced in December 1995 will deal with outstanding issues and require the four pilotage authorities to achieve self-sufficiency (see page 23).

Figure 27

PILOTAGE ASSIGNMENTS AND SUBSIDIES

Pilotage Authority	Indicators	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Atlantic (APA)	Assignments per Pilot*	217	225	188	177	188
	Subsidy ($000)	$200	$448	$1,352	$620	$646
Laurentian (LPA)	Assignments per Pilot*	105	109	99	99	122
	Subsidy ($000)	$2,131	$5,026	$4,890	$5,997	$3,643
Great Lakes (GLPA)	Assignments per Pilot*	76	76	74	91	147
	Subsidy ($000)	$1,444	$850	$1,157	$648	$0
Pacific (PPA)	Assignments per Pilot*	127	134	121	114	128
	Subsidy ($000)	$0	$0	$0	$0	$0

* Number of pilots includes both contract/entrepreneurial and employee pilots in the total count.

Source: Pilotage Authorities' Annual Reports

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 28

1994-95 Performance - Comparison of Main Estimates to Actuals

(Shaded lines show Actuals)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions	Crown Corporations	Gross Total	Less: Revenues and Recoveries	Total
Service Lines/sub-activities							
Marine Navigation Systems	229,870	50,592	-	-	280,462	(2,208)	278,254
	236,382	61,189	-	-	296,571	(1,709)	294,862
Icebreaking and Arctic Operations	110,757	6,686	-	-	117,443	(10,000)	107,443
	102,965	4,723	-	-	107,688	(7,026)	100,662
Marine Regulatory	54,386	13,583	-	-	67,969	(2,662)	65,307
	51,828	10,266	247	-	62,341	(3,659)	58,682
Marine Search and Rescue	74,147	5,550	1,725	-	81,422	-	81,422
	91,927	6,475	1,559	-	99,961	-	99,961
Public Harbours and Ports	30,896	25,186	301	-	56,383	(11,667)	44,716
	28,677	23,064	1	-	51,742	(11,526)	40,216
Direction and Administration	11,129	1,706	-	-	12,835	-	12,835
	12,648	2,277	10	-	14,935	-	14,935
Pilotage Services	-	-	-	2,973	2,973	-	2,973
	-	-	-	4,289	4,289	-	4,289
Total Estimates	511,185	103,303	2,026	2,973	619,487	(26,537)	592,950
Total Actuals Transport Canada Marine	523,328	108,096	1,817	4,289	637,527	(23,920)	613,607

(1) Includes contributions to employee benefit plans.

Actual requirements for 1994-95 were $20.7 million greater than projected in Main Estimates. The following are the most significant factors for the difference:

- A decrease of $2.6 million in revenues.
- An increase of $1.3 million to cover greater deficits for the Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities.
- An increase in operating and capital relating to the adjustment of resources for departmental priorities.

⇨ Aviation

OBJECTIVE

To ensure a safe national civil air transportation system, to regulate the civilian air navigation system, and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

AVIATION REGULATION

Expected outcome: ***increased aviation safety through the establishment and administration of regulations and standards relating to aviation personnel, aircraft and other aeronautical products, aircraft airworthiness, operations of commercial air services and other commercial aviation organizations.***

◆ COMMISSION OF INQUIRY INTO THE AIR ONTARIO CRASH AT DRYDEN, ONTARIO IMPLEMENTATION PROJECT

The federal government released its final response to the recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Ontario on August 8, 1995. To respond to the Commission's recommendations, Transport Canada established the Dryden Commission Implementation Project, which brought industry, labour and government together to develop implementation measures. Government action in response to 130 of the recommendations is either complete, awaiting promulgation in the new Canadian Aviation Regulations and associated standards, or in particular manuals as they are amended, or is continuing as part of ongoing operations. Most of the remaining 61 recommendations will be implemented through changes to other standards and regulations. Some are being considered for implementation through amendments to existing legislation.

◆ NEW FEES

On August 1, 1995, to help shift the cost of providing transportation to those who benefit directly from the system, several changes to aviation fees came into effect:

- The introduction of a recurring pilot fee to defray the cost of providing pilots with charts, manuals and licence validation services.
- An increase to the fees levied for issuing a wide range of aviation licences, certificates, permits, endorsements and validations.

◆ WORKLOAD

The aviation client base and the total number of inspections performed are generally stable. See Figure 29.

Figure 29: Aviation Regulation Performance Statistics

	Actual 1991-92	Actual 1992-93	Actual 1993-94	Estimates 1994-95	Actual 1994-95
CLIENT BASE					
- Personnel licences/permits in force	72,421	71,249	70,921	71,535	69,414
- Number of air carriers (domestic and foreign)	2,162	2,309	2,386	2,388	2,264
- Number of registered aircraft	27,997	27,993	27,865	28,669	27,797
REGULATORY AUTHORIZATIONS PROCESSED					
• Licencing transactions	167,998	134,381	127,429	152,251	125,185
• Aeronautaical product approvals	1,560	1,220	1,568	1,516	1,244
• Organization approvals	8,605	7,855	7,774	7,278	8,021
INSPECTIONS					
- Personnel	16,651	16,722	16,775	18,616	16,837
- Aircraft/aeronautical products	2,169	1,748	2,582	2,903	3,051
- Organizations	3,568	3,761	3,948	5,222	3,816

AVIATION SYSTEM SAFETY

Expected outcome: ***timely and accurate dissemination of operational and safety information, the identification and tracking of hazards or deficiencies, the prompt communication of hazard information, and the development of safety education programs.***

Figure 30: System Safety Key Workload Variables

	Actual 1991-92	Actual 1992-93	Actual 1993-94	Estimates 1994-95	Actual 1994-95
Number of safety presentations and briefings conducted	517	608	615	645	640
Audience reached	12,394	13,750	14,000	14,800	14,750
Percentage of safety briefings conducted versus requested	62%	70%	73%	80%	75%

Aviation System Safety is generally increasing the number of safety briefings it conducts each year and therefore reaching a wider audience. Although the number of licenced personnel is generally stable, the increased demand has resulted in an inability to respond to all requests for presentations/briefings. However, the percentage of briefings conducted versus requested is also increasing gradually, despite resource constraints.

AIRCRAFT SERVICES

Expected outcome: efficiently maintained aircraft and proficiently trained pilots to ensure cost-effective flight operations that meet the government's aviation objectives.

Figure 31: Summary of Key Workload Variables

	Actual 1991-92	Actual 1992-93	Actual 1993-94	Estimates 1994-95	Actual 1994-95
Total Aircraft Maintained					
Operational (Aviation and Transportation Safety Board)	48	49	44	43	44
Flight inspection	4	4	4	4	4
Canadian Coast Guard	35	35	31	29	29
Green Plan and Pollution Patrol	1	2	2	2	3
National Defence	-	-	-		4
Total	**88**	**90**	**81**	**95**	**84**
Flying Hours Provided					
Operational					
Aviation	17,151	18,149	19,449	18,000	17,158
Transportation Safety Board	1,597	1,724	1,552	1,550	1,446
Flight Inspection	2,847	2,444	2,255	2,500	2,218
Canadian Coast Guard	13,156	13,256	13,206	12,500	12,568
Green Plan and Pollution Patrol	-	1,513	1,350	1,450	1,619
National Defence	-	-	-	-	1,000
Total	**34,751**	**37,086**	**37,812**	**36,000**	**36,009**

Changes in the aircraft fleet since 1992-93 are due to the implementation of the first two phases of the Operational Fleet Plan as well as the downsizing of the Canadian Coast Guard's operations. In 1994-95, the Department of National Defence Administrative Flight Services four Challenger CL601 aircraft were added to the Aircraft Services Maintenance Program.

◆ DIVESTITURE OF FEDERALLY-OWNED CANADAIR CL215 BOMBER AIRCRAFT

The program whereby Transport Canada would divest itself of the Canadair CL215 water bomber aircraft which it had owned and then leased to the provinces of Newfoundland (2), Quebec (1), Ontario (4), Manitoba (1), Saskatchewan (2) and Alberta (2) is complete. Transport Canada retains ownership of four CL215s, which are currently leased to a private operator, Buffalo Airways of Yellowknife, N.W.T. to provide forest fire fighting services in the Northwest Territories. The divestiture of the aircraft to the provinces through termination of the leases will eliminate the need for, and the costs associated with, Transport Canada monitoring of the provincial CL215 operations.

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 32

1994-95 Financial Performance - Comparison of Main Estimates to Actual

(Shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions	Gross Total	Less: Revenue Credited to the Vote	Total
Aviation Regulation	80,401	3,773	82	84,256	(1,221)	**83,035**
	80,834	2,715	13	83,562	(1,877)	**81,685**
Aviation System Safety	5,634	212	-	5,846	-	**5,846**
	6,162	153	-	6,315	-	**6,315**
Aircraft Services	43,212	5,207	-	48,419	(16,511)	**31,908**
	49,100	7,065	-	56,165	(17,598)	**38,567**
Direction and Administration	14,559	6,681	14	21,254	-	**21,254**
	14,454	970	13	15,437	-	**15,437**
Total Estimates	143,806	15,873	96	159,775	(17,732)	**142,043**
Total Actuals	150,550	10,903	26	161,479	(19,475)	**142,004**

(1) Includes payments to employee benefit plans.

The Aviation Activity 1994-95 net expenditures were not significantly different than Main Estimates.

⇨ Air Navigation System

AIR NAVIGATION SYSTEM

Expected outcome: ***safe, controlled air space and aircraft movements; reliable navigational aids.***

◆ COMMERCIALIZATION

On February 22, 1994, the intent to study the commercialization of the Air Navigation System was announced in the Budget tabled in the House of Commons. On March 10, 1994, the Minister of Transport announced that Transport Canada would begin consultations immediately with the aviation community to examine options for the commercialization of the Air Navigation System (i.e. Crown corporation, not-for-profit commercial enterprise and a mixed-enterprise). Analysis and consultations were completed at the end of October 1994 resulting in the choice of a not-for-profit commercial enterprise.

Subject to passage of the necessary legislation, in mid-1996, the air navigation system will be transferred to a commercialized entity. However, in 1994-95 it was still the responsibility of Transport Canada and the following performance was achieved.

◆ MODIFICATIONS TO AIR TRANSPORTATION TAX AND OVERFLIGHT REVENUE

In the February 1995 Budget, the government announced its intention to increase the maximum air transportation tax payable by passengers for an air ticket. A higher tax for longer trips is being pursued since these use more facilities and services than do short ones.

In addition, a new overflight fee was announced which will charge flights that pass over Canada and utilize the Canadian Air Navigation System but that do not land or take-off from Canadian soil (e.g. flight between Europe and the U.S.).

These measures are being instituted in line with Transport Canada's commitment to transfer the cost of the transportation system from the general taxpayer to the actual users of the system.

◆ AIR NAVIGATION SYSTEM/AIR TRAFFIC CONTROLLER PLAN

The Air Traffic Controller Staffing Plan (ATCSP), established in January 1991, was developed and implemented to address the shortage of air traffic controllers. The goal to attain 2,195 controllers nationally by June 1994 was achieved wherein 2,198 controllers were on strength at that time.

◆ WORKLOAD

Hours to Users

Figure 33 demonstrates the number of direct hours of service provided to users at the various flight service stations and air traffic control sites across the country. The decrease in direct hours of service is due to the closure of Air Traffic Control sites and Flight Service Station facilities and/or the reduction in hours of operation as a result of the ANS modernization Plan.

IFR Flight Plans and Aircraft Movements

Figure 33 further displays the number of Instrument Flight Rules (IFR) Flight Plans logged by Area Control Centres (ACCs) and the number of aircraft movements at airports with control towers. IFR Flight Plans have increased over the years as a result of more traffic travelling through Canadian airspace since the Open Skies agreement. Decrease in aircraft movements resulted from an overall decrease in local movements coupled with the closure of several control towers, thus resulting in fewer reporting sites.

Equipment Availability

Lastly, Figure 33 provides, on a percentage basis, the amount of time equipment was available. Examples of types of equipment are radar, navaids, communications, information, meteorological, security and local airport

authorities equipments. Calculations were based on total hours of operation at 100% availability adjusted for preventive maintenance and corrective maintenance. It is expected that an improvement will occur from 1994-95 to 1995-96 as a reflection of equipment and systems that have been upgraded with more sophisticated electronics, resulting in less preventive and corrective maintenance requirements. In addition, since 1989, the preventive maintenance workload has decreased by approximately 38% due to the reduction in preventive maintenance frequencies.

The reduction in the number of sites is due to the implementation of the ANS Modernization Plan, which involved the rationalization of delivery of service to reflect changes in traffic patterns.

Figure 33: Air Navigation System Workload Information

	Actual 1992-93	Actual 1993-94	Estimates 1994-95	Actual 1994-95
Air Traffic Control Services				
- Number of aircraft movements (airports with control towers)	5,265,551	4,952,657	N/A	4,917,805
- Number of sites	71	70	64	62
- Number of IFR flight plans (calendar year)	2,826,296	2,862,948	N/A	2,996,833
- Number of direct hours of service to users	2,731,545	2,719,865	2,730,800	2,203,000
Flight Information and Advisory Services				
- Number of sites	105	105	103	99
- Number of direct hours of service to users	1,276,000	1,276,000	1,340,600	1,233,000
Technical Services				
- Equipment availability	99.72%	99.72%	99.76%	99.76%

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 34

1994-95 Financial Performance - Comparison of Main Estimates to Actuals

(shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions	Gross Total	Less: Revenue Credited to the Vote	Total
Main Estimates	461,793	248,354	450	710,597	(585,184)	**125,413**
Actuals	495,947	206,561	162	702,670	(628,186)	**74,484**

(1) Includes payments to employee benefit plans.

1994-95 Actual expenditures were $50.9 million less than anticipated in Main Estimates. Significant factors contributing to this difference were:

- Increase in the Air Transportation Tax (ATT) revenue as a result of its May 1, 1994 restructuring (announced in the February 1994 Budget) and higher traffic levels than anticipated in Main Estimates.
- Decrease in capital expenditures mainly relating to the cancellation of the Microwave Landing System (MLS) project (announced in the February 1995 Budget) and delays in the implementation of the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project.
- Increase in expenditures as a result of a departmental reallocation of approximately $34 million for various priority issues, including implementation of the Transport Canada Training Institute Special Operating Agency, offset by a decrease due to budget cuts in salaries and wages.

⇨ Airports

OBJECTIVE

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

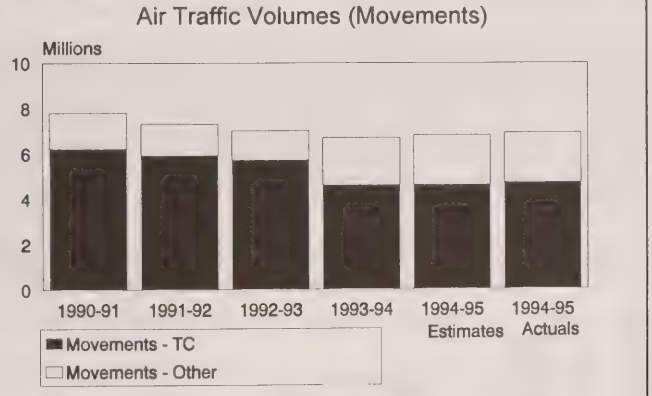
AIRPORTS

Expected outcome 1*: availability of reliable, safe, secure and environmentally respectful airport services and facilities on a cost recoverable basis*

TRAFFIC STATISTICS

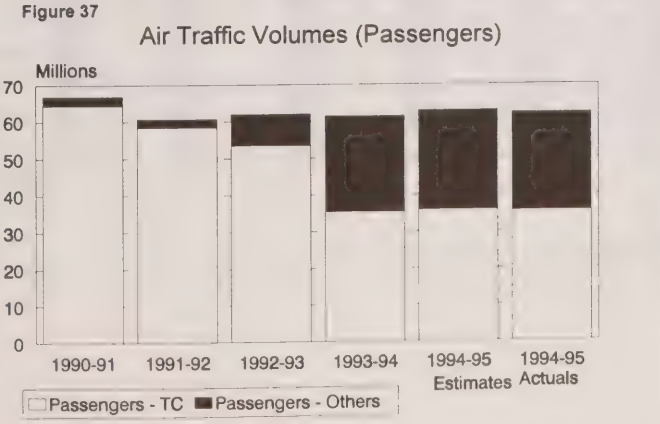
Figures 36 and 37 show the level of air traffic volumes by number of passengers and aircraft movements for five years. Each graph displays traffic for airports with Transport Canada involvement and other airports with no involvement including the transferred LAAs. The trend shown by the graph should continue with the implementation of the National Airports Policy, as airports are commercialized. The recession as well as changes in the airline industry are such that although an increase in traffic occurred in 1994-95, pre-recession traffic levels were not achieved. The loss in revenue resulting from these traffic volumes placed significant additional pressures on Airports and the Department's cashflow.

Figure 36



Source: Transport Canada Policy and Coordination, Economic Analysis Yearly Regional Summary

Figure 37



Source: Transport Canada Policy and Coordination, Economic Analysis Yearly Regional Summary

AIRPORTS

Expected outcome 2: ***reduction in Transport Canada appropriations for operating airports; increased recovery of costs***

Figure 35 shows the Airports Activity's financial performance for five years. In order to provide a valid performance comparison, historical data has been inflated to 1994-95 dollars. As well, in order to conform to a business philosophy, recoveries from within the Department and from other government departments have been excluded from this figure.

Figure 35 shows a decrease in expenditures of 24.8% since 1990-91 and a 42.9% decrease in non-tax revenues. Operating expenditures decreased primarily as a result of the transfer of airports to Local Airport Authorities in 1992-93, offset by maintenance of capital expenditures at a fairly constant level due to the requirement for major restoration projects due to the ageing infrastructure at the remaining airports. Operating and capital expenditures will be substantially reduced in future years with the transfer of airports under the National Airports Policy.

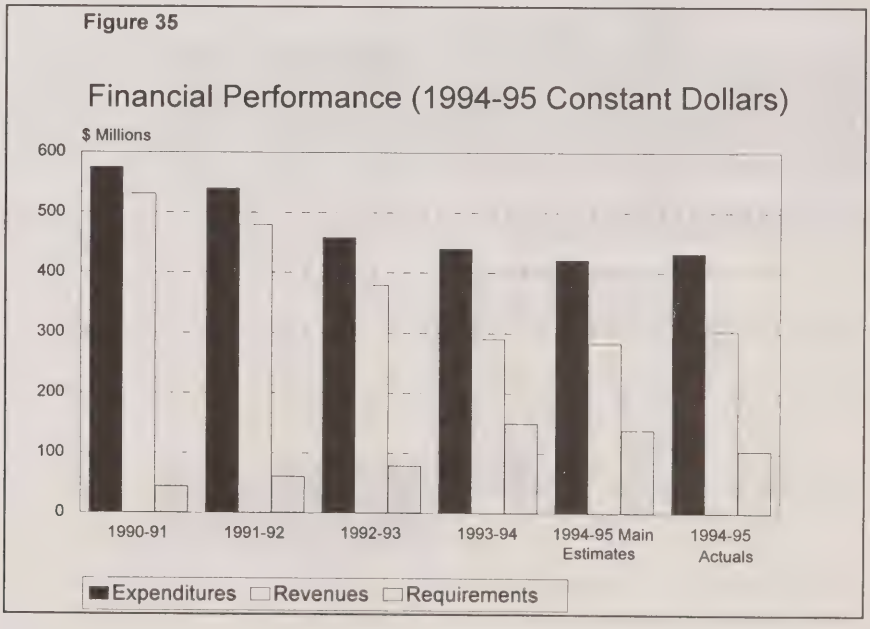
The large decrease in revenues is attributable to two factors:

- Reduced traffic levels over the five year period from levels present in 1990-91.
- The transfer of airports to Local Airport Authorities in 1992-93.

The transfer of the airports resulted in the loss of direct operational revenues to the Airports Group, and lease payments in the early years which were reduced in accordance with provisions permitting rent deferral. Lease payments are expected to rise in the future as rent deferral provisions end.

The transfer of airports in the upcoming years to Canadian Airport Authorities and local entities will result in a continued reduction of the overall requirements for Airports.

Figure 35



AIRPORTS

Expected outcome 3: ***implementation of the National Airports Policy including the transfer of operation of airports to other entities***

Transport Canada, whether through ownership, operation, subsidy or a combination thereof, continues to be involved with eight major international airports and 141 national, regional and local airports.

In July 1994, the Minister announced the implementation of the National Airports Policy. This policy outlined plans for federally-owned airports as follows:

- Retain ownership of 26 airports as part of the National Airports System but transfer their operation to Canadian Airport Authorities.
- Transfer ownership and operation of regional, local and small airports to local entities.
- Transfer Arctic airports to the territorial governments.
- Retain ownership and operation of remote airports.
- Remain responsible for all aspects of aviation safety.

Two small airports - Hope, B.C. and Trois Rivières, Qué. were transferred in 1994-95. Since the policy was implemented only partially through the fiscal year, this was to be anticipated. In the future, actual transfers will be evaluated against planned transfers.

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 38

1994-95 Financial Performance - Comparison of Main Estimates to Actuals

(Shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions	Gross Total	Less: Revenue Credited to the Vote	Total
Total - Estimates	260,844	122,857	38,099	421,800	(285,002)	136,798
Total - Actuals	261,473	146,029	24,969	432,471	(303,277)	129,194

(1) Includes payments to employee benefit plans.

Net 1994-95 Expenditures were $7.6 million less than projected in Estimates. The significant factors were:

- The National Airports Policy led to a decrease in the number of approved contributions under the Local/Local Commercial contribution program.
- Revenues increased by a total of $18 million as a result of fee increases implemented in May 1994 (announced in the February 1994 Budget) and a general growth in traffic increasing commercial revenues and national fees and despite a small decrease in Local Airport Authorities rent based on traffic changes and downward adjustment to prior year payments.
- An increase in capital spending occurred due to a reallocation within the Department as a result of a change in priorities.

OBJECTIVE

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

RAILWAY SAFETY

Expected outcome 1*: increase railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment, infrastructure and improving the safe operation of the system.*

◆ RAILWAY ACCIDENTS

As demonstrated in Figure 14 (page 39), Railway Safety work has contributed to a generally decreasing rate of train accidents.

◆ RAILWAY SAFETY WORKLOAD

The performance data shown in Figure 39 illustrates actual program results against those planned for the priority areas of equipment monitoring, railway operations, railway engineering and safety programs. To improve the effectiveness of compliance activities, the equipment programs are moving from an inspection program to a monitoring program and differences between Estimates and Actuals on Figure 39 reflect this change. Railway Safety Officers, as well as inspecting particular pieces of equipment, will take a more comprehensive approach in examining the company's complete safety programs. The new approach was introduced on July 13, 1995. Within Equipment Programs, a number of monitoring modules are now defined, including a purpose, condition(s), checklist and performance indicator for each module. The Engineering Programs have focused on specific areas in 1994-95 where problems have been reported and how procedures were handled in the field by the railways. Out of a total of 32,000 track miles, 30% or 9,638 track miles were inspected closely in comparison to the goal of 25% or 8,000 track miles. Out of a total of 23,000 public crossings, 12% or 2,647 were inspected closely as compared to the goal of 15% or 3,500 crossings. In the Railway Operations Programs, 94% of the planned inspections were completed. Some targets were not met due to fluctuations in staffing levels and workload volumes.

Figure 39: Performance Data - Railway Safety

	1991-92 Actual	1992-93 Actual	1993-94 Actual	1994-95 Estimates	1994-95 Actual
Equipment Monitoring					
- motive power units inspected	4,171	4,290	3,294	4,320	3,067
- freight and passenger cars inspected including cars carrying dangerous goods	41,473	39,615	41,656	30,782	37,567
Railway Operations					
- Operating inspections	2,106	2,161	1,946	1,781	1,681
Railway Engineering					
- Detailed track inspections (miles)	9,387	7,781	9,869	8,000	9,638
- Detailed crossing inspections	3,672	3,526	3,068	3,500	2,647

RAILWAY SAFETY

Expected outcome 2: ***reduced risk of accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings.***

In 1995-96, the Grade Crossing Improvement Contribution Program, which funds the installation of safety measures, such as automatic warning devices, at rail/road intersections was maintained at $8.05 million. Figure 40 illustrates the challenge in this area, to which Railway Safety initiatives are being addressed. For 1994, the classification of accidents changed to increase the severity. This accounts for some of the decrease in accidents in that year.

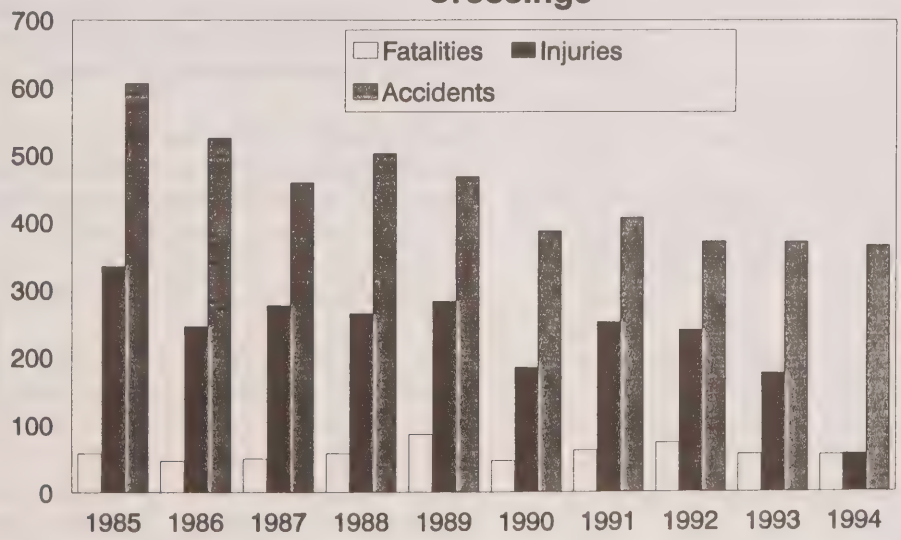
◆ REGULATIONS

Safety rules are being developed to cover a number of items including the design, construction and maintenance of railway signal systems, railway equipment and the hours of work of operating crews.

The Railway Freight Car Inspection and Safety Rules, the Railway Freight and Passenger Train Brake Rules, and the Rules for the Installation, Inspection and Testing of Air Reservoirs were approved in 1994. The Rules for the Prevention and Control of Fires on Railway Rights of Way and the Standards Regarding Railway Signal and Traffic Control Systems both came into effect in 1995. As a result of the Department's regulatory review in 1993, four regulations were revoked in 1995 as a means of continuing the elimination of obsolete and unnecessary regulations. Additionally, sections 91 and 93 of the *Railway Safety Act* were proclaimed, thereby repealing 13 sections of the *Railway Act*.

Figure 40

Fatalities, Injuries and Accidents at Railway/Highway Crossings



Source: Transportation Safety Board

TRANSPORT DANGEROUS GOODS (TDG)

Expected outcome: ***reduced number and severity of transportation accidents/occurrences involving dangerous goods.***

Figure 41

Reportable Accidents (as per section 9.14 of the TDG Regulations)



Source: Dangerous Goods Accident Information System (DGAIS)

◆ CANUTEC

CANUTEC (the Canadian Transport Emergency Centre) provides a bilingual 24 hour-a-day chemical and regulatory information and communications service. The advisors are professional chemists experienced in interpreting scientific and technical information and providing advice in emergency situations involving dangerous goods during transportation. These calls totalling 27,000 include approximately 1,000 emergencies involving dangerous goods. In addition, CANUTEC is actively involved with the United States and Mexico under authority of Subgroup 7 of NAFTA in the production of a North American Emergency Response Guide which will be based on the present 1992 Guide.

◆ REGULATIONS

The TDG Regulations Filter has been distributed to approximately 300 organizations and individuals who can in turn make copies and distribute it to other organizations and individuals. The Regulations Filter is an electronic tool developed for the use of TDG inspectors and industry to identify quickly the relevant portions of the Transportation of Dangerous Goods Regulations which will apply to a particular transportation scenario.

The Regulations Filter assists in compliance verification by our inspectors and increases the awareness of the TDG Regulations by industry and improves industry compliance.

◆ INSPECTIONS

Approximately 4,700 inspections were conducted by federal Transport Dangerous Goods inspectors. Included in this number are 3,800 facility compliance inspections and 700 rail inspections. The remainder include consignment inspections, explosive vehicle inspections, hydrostatic test facility inspections and special permit site inspections.

ROAD SAFETY AND MOTOR VEHICLE REGULATION

Expected outcome 1*: reduced motor vehicle deaths, injuries and property damage resulting from the use of motor vehicles.*

◆ SAFETY

As shown in Figure 13 (page 39), the Road Safety sub-activity has contributed to a 38% decrease in traffic fatalities per 10,000 registered vehicles over the decade ending in 1994.

◆ MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

A revised *Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8)* received royal assent on May 6, 1993 and proclamation on April 12, 1995. Revised motor vehicle safety regulations and motor vehicle tire safety regulations were in place at the time of proclamation. Others addressing equipment for use in the restraint of children and persons with disabilities are being prepared for publication. New safety and emission standards will be based on the revised legislation. The Act has specific clauses addressing vehicles imported under the Canada - U.S. Free Trade Agreement, which will be reflected in the initial revised regulations. Emission standards for 1996 and later vehicles will include the Act's phase-in, emission credit and foreign government certification provisions.

Technical standard documents, as described in the Act, will allow new standards to be adopted in Canada as soon as they are adopted in any other country. These changes will allow Canada to match the most stringent national vehicle safety and emission standards in the world.

◆ COLLISION INVESTIGATION

The sub-activity funds multi-disciplinary research teams in eight universities across Canada. These teams conduct in-depth investigations of real-world crashes for a program of directed studies concerning specific safety issues. Studies are in progress on collisions involving air bag deployments, moderately severe side impacts, and heavy truck crashes. In addition, the sub-activity conducts special collision investigations on a wide variety of incidents such as school bus crashes, the collision performance of automatic seat belts and child restraint systems and load retention problems relating to heavy trucks. Figure 42 displays workload information for this sub-activity.

◆ VEHICLE AND COMPONENT TESTING

Monitoring and enforcement of industry's self-certification with the *Motor Vehicle Safety Act*, regulations and non-regulatory industry commitments takes four main forms which provide the de facto basis upon which compliance is assured:

- Sample compliance testing of regulated vehicles, equipment and components.
- Auditing of companies, which includes reviewing test documents, quality control procedures, production capabilities and line operations, as well as examination of products.
- Investigations into public complaints alleging safety-related defects and reviewing Notice of Defect procedures and specific corrective actions.
- Inspection and certification of US-specification vehicles imported into Canada under the terms of the Free Trade Agreement through the agency of a private-sector contractor.

Road Safety compliance philosophy stresses correction of safety problems rather than punitive actions. Corrective actions for non-compliance or safety-related defect failures are accomplished through the recalling of the faulty vehicles or equipment for repair.

Figure 42: Performance Data - Road Safety and Motor Vehicle Regulation

	1991-92 Actual	1992-93 Actual	1993-94 Actual	1994-95 Estimates	1994-95 Actual
Vehicle tests (compliance)1	169	112	97	140	100
Defect investigations	961	836	722	1,000	938
Number of accidents investigated 2	1,026	311	317	400	314
Vehicles recalled (including emissions) 3	1.1 million	2.05 million	1.0 million	0.8 million	0.7 million

1 Of all figures, 35 vehicles are tested each year for emissions and fuel consumption.

2 The number of accidents investigated in 1992-93 decreased due to the development of a new program of accident investigation with substantially modified data collection requirements.

3 Of the 0.7 million vehicles recalled in 1994-95, 0.3 million were as a direct result of the Transport Canada defect investigation and compliance testing program.

ROAD SAFETY AND MOTOR VEHICLE REGULATION

Expected outcome: ***reduced fuel consumption and exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles.***

As shown in Figure 17 (page 44), the Road Safety sub-activity has contributed to a 50% reduction in average fuel consumption of new vehicles since 1973. Emissions from new road motor vehicles have been reduced by up to 98% since standards were adopted in the early 1970s. In addition, it is expected that during the period from 1985 to 2000, a 40% reduction in hydrocarbons and nitrous oxides will be achieved.

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 43

1994-95 Financial Performance Comparison of Main Estimates to Actuals

(shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contributions	Gross Total	Less: Revenue Credited to the Vote	Total
Surface Emergency Planning	363	27	-	390	-	390
and Operations	297	-	-	297	-	297
Railway Safety	9,497	63	9,082	18,642	-	18,642
	9,831	171	8,198	18,200	-	18,200
Transport Dangerous Goods	10,132	109	-	10,241	-	10,241
	9,737	112	-	9,849	-	9,849
Road Safety and Motor	14,818	2,057	48	16,923	(310)	16,613
Vehicle Regulation	15,076	2,757	44	17,877	(878)	16,999
Direction and Administration	1,310	163	-	1,473	-	1,473
	1,409	19	-	1,428	-	1,428
Total - Estimates	36,120	2,419	9,130	47,669	(310)	47,359
Total - Actuals	36,350	3,059	8,242	47,651	(878)	46,773

(1) Includes payments to employee benefit plans.

Net expenditures in 1994-95 were $0.6 million less than projected in Main Estimates. The following are significant factors contributing to the difference:

- Railway Crossing Improvement Contribution: The lapses in the contribution are due to two relatively equal factors, namely the February 1994 Budget reductions and the inability of the railways to perform the work due to equipment shortages.
- Motor Vehicle Test Centre: The additional capital funds expended by the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate were in response to required repairs undertaken at the Motor Vehicle Test Centre. The Test Centre also generated additional revenues which were partially offset by increased operating costs.

⇨ Departmental Administration

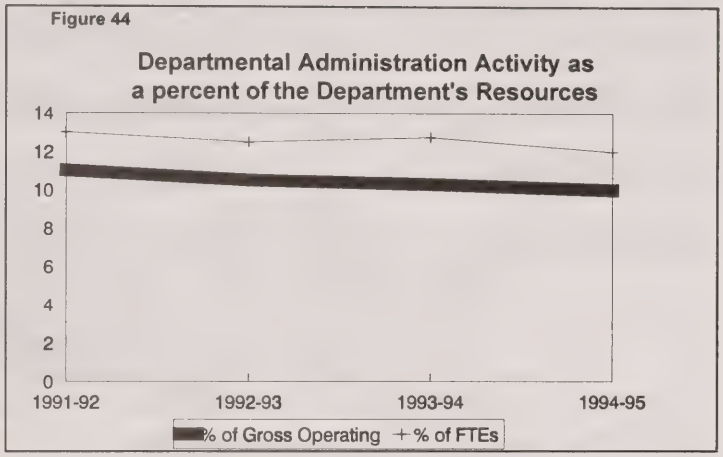
OBJECTIVE

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

DEPARTMENTAL ADMINISTRATION
Expected outcome 1: ***efficient services***

The cost-effectiveness of the Department's overhead functions is assessed through its relationships to total departmental financial and human resources to which Figure 44 refers. Overall, the percentage is decreasing as a result of efficiencies obtained through the Administrative and Functional Review (Overhead Study) and the implementation of systems such as the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS) and the Transport Integrated Personnel System(TIPS).

Figure 44



DEPARTMENTAL ADMINISTRATION
Expected outcome 2: ***efficient movement of western grain.***

◆ CAR ALLOCATION

Increased production during the past several years of Canola and specialty crops have created a greater peaking of movement demand for all commodities in the post-harvest fall and early winter period. These trends have often resulted in movement demand exceeding available system capacity. This has forced rationing of available capacity among shippers and has placed a tremendous strain on the sales-based car allocation system. Marketers would continue to over-sell simply to receive a greater portion of limited car supply. This was particularly evident during crop year 1993-94.

For 1994-95, in order to prevent over-selling of system capacity, the industry chose, as a temporary measure, to have car allocations based on historical shipments during periods of rationing. These procedures were in place until the end of April 1995 when they reverted back to sales-based allocations for the balance of the crop year.

A Senior Grain Transportation Ad Hoc Committee on car allocation was convened in November 1994 to examine means to introduce commercial mechanisms into car allocation procedures to the maximum extent possible for 1995-96. With the termination of the Senior Grain Transportation Committee, the recommendations were forwarded to the Senior Executive Officers (SEOs) of the grain industry. The options included either a terminal allocation or terminal authorization system which would have no third party involvement. In the end, SEOs determined that until longer term decisions are made on car allocation, the allocation function will continue to be performed

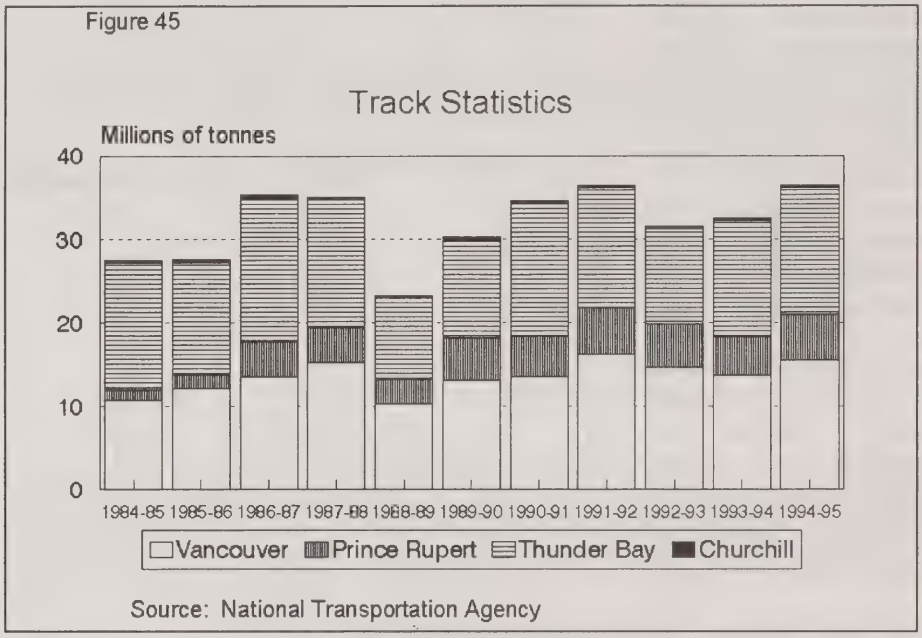
by the WGTO and that it continue to be sales-based.

◆ ON TRACK STATISTICS FOR CROP YEAR 1994-95

Total statutory movements during crop year 1994-95 was 36.2 million tonnes, 3.6 million tonnes more than in 1993-94 and slightly below the all-time record movement of 36.4 million tonnes achieved in crop year 1991-92.

Revenues from the railways for alternate use agreements for the federal government hopper cars were $6.3 million in fiscal year 1994-95. System Improvement Reserve program payments during 1994-95 were $2.3 million. The annual system savings are estimated at $7.4 million.

Figure 45



Source: National Transportation Agency

◆ FINANCIAL PERFORMANCE

Figure 46

1994-95 Financial Performance - Comparison of Main Estimates to Actuals

(shaded line shows Actuals) (thousands of dollars)	Operating (1)	Capital	Grants and Contribution	Gross Total	Less: Revenues Credited to the Vote	Total
Corporate Management	27,008	230	25	27,263	-	27,263
	29,123	774	25	29,922	-	29,922
Finance and Administration	68,930	18,232	-	87,162	(9,450)	77,712
	81,301	23,918	-	105,219	(10,573)	94,646
Personnel	57,160	9,019	-	66,179	(6,950)	59,229
	67,080	4,972	-	72,052	(15,943)	56,109
Sub-total - Estimates	153,098	27,481	25	180,604	(16,400)	164,204
Sub-total - Actuals	177,504	29,664	25	207,193	(26,516)	180,677
Grain Transportation Agency	2,737	8,511	3,485	14,733	-	14,733
	2,317	8,252	2,251	12,820	-	12,820
Total - Estimates	155,835	35,992	3,510	195,337	(16,400)	178,937
Total - Actuals	179,821	37,916	2,276	220,013	(26,516)	193,497

(1) Includes contributions to employee benefit plans and Minister's salary and motor car allowance.

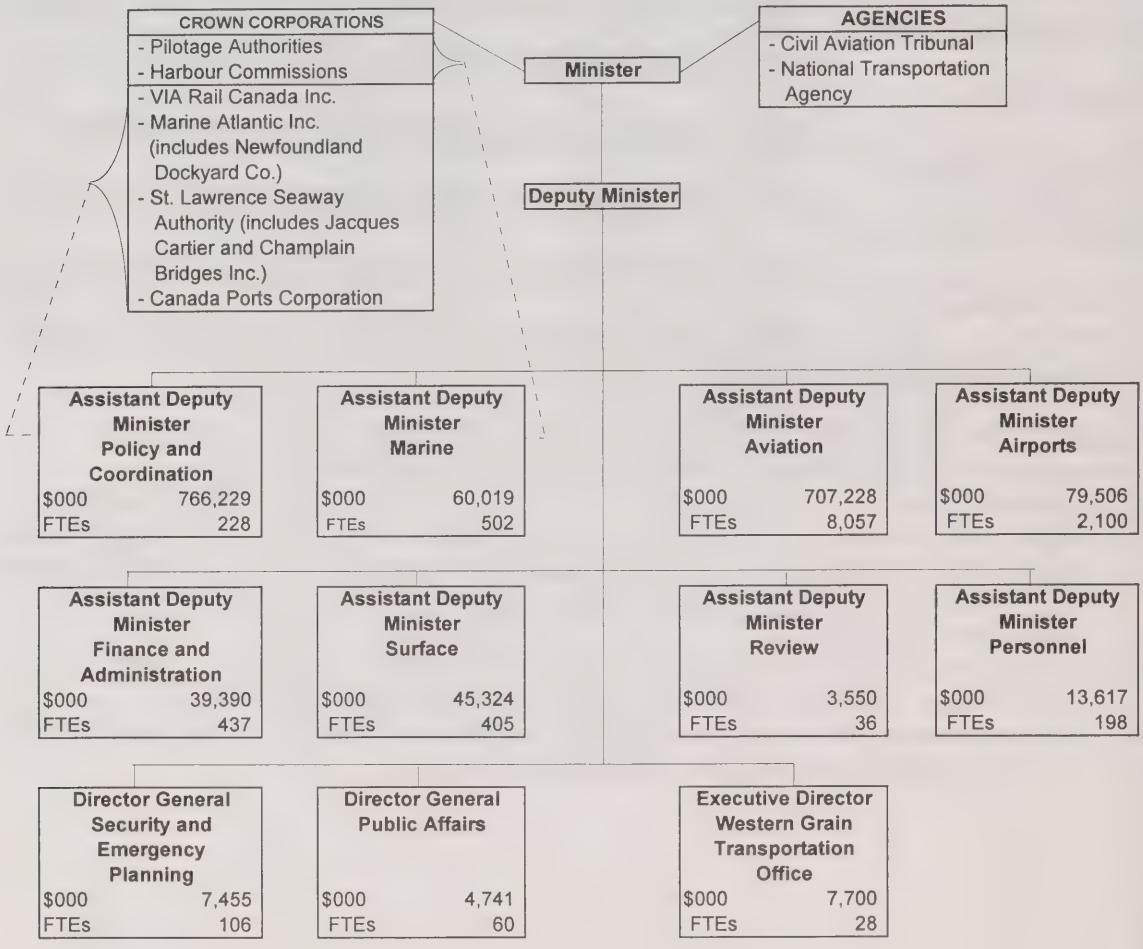
Actual requirements for 1994-95 were $14.6 million greater than projected in Main Estimates. The following are the most significant factors contributing to the difference:

- Additional spending of approximately $30 million relating to the adjustment of resources for departmental priorities, in part for the Transport Canada Network (TCN)/Transport Canada Internet (TCI), the Transport Canada Integrated Personnel System (TIPS) and the Integrated Departmental Financial and Material Management System (IDFS), for transition costs and miscellaneous other costs.
- Additional revenue and recoveries and a corresponding increase in operating costs, mainly due to cost recovery implementation at the Transport Canada Training Institute (TCTI).
- Reduced spending of $5 million due to a deferral of a portion of the Air Traffic Control Simulator project and a decrease in the price of hardware components.

C. SUPPLEMENTARY INFORMATION

Appendix 1 - Organization

1.1 Organization Chart



Notes:

- The 1996-97 Main Estimates resource levels for each organization are shown.
- Crown corporations report to Parliament through the Minister, however for budgetary funding purposes, they report through the Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination and the Assistant Deputy Minister, Marine.

1.2 Resource Requirements by Branch and Business Line/Activity ($000)

Groups	1996-97 Main Estimates Business Lines/Activities Policy and Coordination	Marine	Aviation	Air Navigation System	Airports	Surface	Departmental Administration	Total
ADM Policy and Coordination	395,107							**395,107**
Crown Corporations:								
- Marine Atlantic Inc.	87,200							**87,200**
- VIA Rail Canada Inc.	248,504							**248,504**
- Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	31,918							**31,918**
- St. Lawrence Seaway Authority	2,000							**2,000**
- Canada Ports Corporation	1,500							**1,500**
ADM Marine		60,019						**60,019**
Crown Corporations:								
- Pilotage Authorities		-						-
ADM Aviation			125,180	582,048				**707,228**
ADM Airports					79,506			**79,506**
ADM Surface						45,324		**45,324**
Corporate Management (1)							21,943	**21,943**
ADM Finance and Administration							39,390	**39,390**
ADM Personnel							13,617	**13,617**
Western Grain Transportation Office							7,700	**7,700**
Total	**766,229**	**60,019**	**125,180**	**582,048**	**79,506**	**45,324**	**82,650**	**1,740,956**

(1) Includes offices of the Minister and Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning and the Western Grain Transportation Office.

Appendix 2 - Personnel Requirements

2.1 Details of Personnel Requirements by Business Line/Activity (FTEs)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Business Lines/Activities						
Policy and Coordination	304	245	247	**228**	219	215
Marine (1)	5,673	5,610	5,272	**502**	466	456
Aviation	1,673	1,702	1,687	**1,658**	1,642	1,641
Air Navigation System	6,005	5,939	5,808	**6,399**	6,205	6,186
Airports	2,878	2,727	2,700	**2,100**	1,117	846
Surface	409	415	408	**405**	393	389
Departmental Administration (2)	2,433	2,406	2,294	**965**	831	778
Total	**19,375**	**19,044**	**18,416**	**12,257**	**10,873**	**10,511**

(1) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include FTEs for the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.
(2) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include FTEs for the Grain Transportation Agency which was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

2.2 Summary by Professional Category (FTEs)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Order-in-Council Appointments	3	2	2	**1**	1	1
Executive Group	245	229	236	**165**	155	154
Scientific and Professional	708	709	671	**519**	486	474
Administrative and Foreign Service	2,879	2,844	2,621	**1,853**	1,591	1,486
Technical	8,659	8,720	8,594	**6,452**	6,248	6,209
Administrative Support	2,830	2,556	2,552	**1,772**	1,598	1,537
Operational	3,823	3,683	3,492	**1,345**	794	650
Other	228	301	248	**150**	-	-
Total	**19,375**	**19,044**	**18,416**	**12,257**	**10,873**	**10,511**

Appendix 3 - Capital Projects

3.1 Capital Expenditures by Business Line/Activity ($000)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Business Lines/Activities						
Policy and Coordination	12,504	1,013	626	**2,926**	626	626
Marine (1)	167,831	108,096	108,574	**24,393**	24,437	24,437
Aviation	25,226	10,903	4,692	**16,478**	16,663	16,640
Air Navigation System	209,796	206,561	232,401	**257,500**	215,900	200,500
Airports	135,814	146,029	131,618	**135,100**	58,800	43,654
Surface	2,450	3,059	3,894	**2,419**	2,419	2,419
Departmental Administration (2)	38,783	37,916	27,021	**10,466**	2,440	2,415
Total	**592,404**	**513,577**	**508,826**	**449,282**	**321,285**	**290,691**

(1) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include amounts for the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.
(2) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include amounts for the Grain Transportation Agency which was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

The new National Airports Policy (NAP), the transfer of the Canadian Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans, the eventual commercialization of the Air Navigation System and implementation of the National Marine Policy and other initiatives will, by the time they are fully implemented, transfer 60% to 80% of Transport Canada's $19.4 billion (1995-96 Main Estimates) asset base out of the domain of appropriation funding. The new entities to which these assets will be transferred will take over from Transport Canada the responsibilities for capital investment.

Appendix 3 - Capital Projects (continued)

Figure 3.2 lists each Activity's capital projects with an estimated cost over $1 million, by sub-activity, province and location. Explanations are footnoted for those projects with estimated total costs that have changed by more than $1 million since the 1995-96 Main Estimates.

Acronyms

ACC	Area Control Centre
AIMS	ANS Integrated Maintenance System
ANS	Air Navigation Systems
ATB	Air Terminal Building
AWOS	Automated Weather Observing System
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System
CBT	Computer Based Training
FSS	Flight Service Station
ICCS	Integrated Communications Control System
ILS	Instrument Landing System
IRS	Interim Regional Simulators
MAATS	Military Automated Air Traffic System
NAPA	National Aeronautics Products Approval System
OIDS	Operational Information Display System
TACAN	Tactical Air Navigation Aid
TCU	Terminal Control Unit
T1/T2	Terminal 1/Terminal 2
UPS	Uninterruptible Power Supply
VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/ Distance Measuring Equipment

Class of Estimates

Substantive Estimate (S): This estimate is one of sufficiently high quality and reliability so as to warrant Treasury Board approval as a cost objective for the project phase under consideration. It is based on detailed system and component design and takes into account all project objectives and deliverables. It replaces the classes of estimates formerly referred to as Class A or B.

Indicative Estimates (I): This is a low quality order of magnitude estimate that is not sufficiently accurate to warrant Treasury Board approval as a cost objective. It replaces the classes of estimates formerly referred to as C or D.

Approval Status

Preliminary Project Approval (PPA): Treasury Board's authority to initiate a project in terms of its intended operational requirements, including approval of the objectives of the project definition phase and any associated expenditures. Sponsoring departments submit for PPA when the project's complete scope has been examined and costed, normally to the Indicative level, and when the cost of the project definition phase has been estimated to the Substantive level.

Effective Project Approval (EPA): Treasury Board's approval of the objectives (project baseline), including cost objective of the project implementation phase and provides the necessary authority to proceed with implementation. Sponsoring departments submit for EPA when the scope of the overall project has been defined and when the estimates have been refined to the Substantive level.

Departmental Approval (DA): Treasury Board approval is not required.

Environment (ENV): Projects which are environment-related.

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	Estimates 1996-97	Future Years' Require-ments
POLICY AND COORDINATION					
All capital projects are under $1 million				**2,926**	
MARINE (Note: The Canadian Coast Guard fleet and the marine navigation systems, search and rescue, icebreaking and environmental response functions were transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.)					
Harbours and Ports					
Argentia, Newfoundland					
[1] Wharf Reconstruction (I-DA)	12,542	8,543	588	-	7,955
Hermitage, Newfoundland					
Wharf Reconstruction (S-DA)	2,944	2,943	2,088	**855**	-
Sydney, Nova Scotia					
Replace and Extend West Berth (S-DA)	13,923	13,924	4,417	**9,507**	-
Rimouski, Québec					
East Jetty Wharf Reconstruction (S-EPA)	12,912	12,830	12,730	**100**	-
Sorel, Québec					
Quai no. 2 - Dredging (I-DA) (ENV)	2,388	2,388	96	-	2,292
Gros Cacouna, Québec					
Engineering and Environmental Studies (S-EPA)	1,928	1,633	1,633	-	-
Maintenance Dredging (S-DA)	-	4,347	103	**4,244**	-
Pointe-au-Pic, Québec					
Open Storage (I-DA)	2,726	3,000	160	-	2,840
Cap-aux-Meules, Québec					
Harbour Dredging and Wharf Reconstruction (S-DA) (ENV)	1,283	1,170	1,045	**125**	-
Pelee Island, Ontario					
Mainland Ferry Facilities (S-DA)	11,012	11,096	11,046	**50**	-
Goderich, Ontario					
Restoration Dredging (I-DA) (ENV)	2,867	2,867	138	-	2,729
Zeballous, British Columbia					
Wharf Replacement (S-DA)	1,141	1,962	104	-	1,858
Marine Projects under $ 1 million				**9,512**	
Total Marine				**24,393**	
AVIATION					
Aircraft Services					
Headquarters					
Pt-6 Engine Overhauls (S-EPA)	-	2,908	450	**1,310**	1,148
CF-34 Engine-Hot Section Inspection (S-EPA)	-	1,507	704	**803**	-
Aviation Regulation					
Headquarters					
Air Personnel Licencing System (S-EPA)	1,471	1,471	776	**695**	-
NAPA Enhancement "A" (S-EPA)	2,716	2,998	2,871	**127**	-
Aviation projects under $ 1 million				**13,543**	
Total Aviation				**16,478**	

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000) (continued)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	**Estimates 1996-97**	Future Years' Require-ments
AIR NAVIGATION SYSTEM					
Headquarters					
Combined ANS Facilities Project (S-EPA)	34,976	34,976	32,914	**500**	1,562
Upgrade and Modernize Gander FSS Operations (S-EPA)	3,382	3,382	2,107	**500**	775
Investigation of Automatic Dependent Surveillance (S-EPA)	2,648	2,648	2,195	**453**	-
Procure VHF-DF Navaids (S-EPA)	2,846	2,802	2,765	**37**	-
[2] Bulk Procurement of VOR/DME and Support Equipment (S-EPA)	43,010	25,035	23,858	**677**	500
Transport Canada Costs Associated with TACAN Replacement Program (S-EPA)	2,133	1,952	1,952	**-**	-
IRS Enhancements (S-EPA)	2,685	2,685	2,634	**51**	-
VHF-AM Ground Portable Transreceivers (S-EPA)	1,305	1,305	1,273	**32**	-
Monitor/Controller Procurement (S-EPA)	5,416	5,416	3,868	**1,098**	450
Transmissometer Systems (S-EPA)	7,870	7,870	3,345	**2,600**	1,925
[3] Procure/Install UPS (S-EPA)	14,475	11,835	11,835	**-**	-
OIDS-1 and OIDS-2 (S-EPA)	5,496	5,496	5,042	**454**	-
National Flight Data Processing (NFDPS) (S-EPA)	2,924	2,924	2,903	**21**	-
[4] Radar Modernization Project (RAMP) (S-EPA)	810,504	795,000	792,589	**2,411**	-
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) (S-EPA)	658,658	658,658	429,272	**132,363**	97,023
[5] Microwave Landing System (MLS) (I-EPA)	73,252	44,514	44,514	**-**	-
Engineering Development of CBT (S-EPA)	1,936	1,936	1,839	**97**	-
Canadian Airspace Management Simulator (CAMSIM) (S-EPA)	50,999	50,999	41,208	**9,791**	-
[6] Translate Manufacturers Manuals (S-EPA)	22,298	14,091	2,789	**400**	10,902
ILS Refurbishment (S-EPA)	6,868	6,868	3,281	**1,587**	2,000
AWOS Procurement (S-EPA)	14,897	14,897	5,006	**4,950**	4,941
Remote Dial-up Equipment (S-EPA)	1,834	1,747	1,274	**473**	-
ACC UPS Replacement Project (I-EPA)	20,071	20,071	2,438	**12,327**	5,306
North Atlantic Height Monitoring System (I-EPA)	-	7,572	996	**6,206**	370
Procurement of ICCS Equipment (S-EPA)	-	7,699	638	**1,762**	5,299
Satellite Navigational Operation Implementation (S-EPA)	-	2,933	1,543	**1,390**	-
Tower Computer Complex (S-EPA)	-	2,521	1,100	**1,356**	65
AIMS Pilot Project (S-EPA)	-	2,378	1,148	**1,230**	-
FSS Weather Graphics System (S-EPA)	-	8,954	3,081	**577**	5,296
AWOS Action Plan (I-EPA)	-	2,369	1,784	**520**	65
Text to Voice Generation System (S-EPA)	-	2,172	-	**147**	2,025
Procure 8 Inertial Navigational System (S-EPA)	-	2,186	2,115	**71**	-
Technical Systems Centre Expansion (S-PPA)	-	9,403	1,026	**5,679**	2,698
Halifax, Nova Scotia					
Replace Control Tower (S-EPA)	7,027	7,027	1,268	**3,110**	2,649
Québec, Québec					
[7] Control Tower (S-EPA)	15,792	9,530	4,501	**4,616**	413
Brisay, Québec					
Radar Coverage North Québec (I-EPA)	6,363	6,363	5,321	**150**	892

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000) (continued)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	Estimates 1996-97	Future Years' Require-ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (CONTINUED)					
Lac Eon, Québec					
Station Decontamination (S-EPA)	-	1,437	1,017	**254**	166
Dorval, Québec					
Reorganization of Evacuation Centre (S-EPA)	-	1,183	725	**458**	-
Montréal, Québec					
Transport Canada Costs of ACC Expansion (MAATS/CAATS) (I-EPA)	-	3,727	-	**2,472**	1,255
Toronto, Ontario					
New Control Tower - TCU (I-EPA)	16,562	16,562	1,397	**10,056**	5,109
Replace Underground Tanks (I-EPA)	2,436	2,405	1,892	**400**	113
Replace Aboveground Tanks (I-EPA)	2,579	2,156	380	**648**	1,128
Upgrade Telecom Sites (S-EPA)	-	1,167	222	**227**	718
ANS Modernization - Phase 1, Stage 2 (S-EPA)	-	1,442	1,171	**271**	-
Moosonee, Ontario					
Replace VOR/DME (S-EPA)	1,170	875	650	**225**	-
North Bay, Ontario					
Construct Control Tower (S-EPA)	-	1,462	1,412	**50**	-
Saskatoon, Saskatchewan					
Tower Replacement (S-EPA)	-	6,551	313	**1,692**	4,546
Vancouver, British Columbia					
Construct Control Tower (S-EPA)	14,803	14,803	13,742	**1,061**	-
Install Approach Aids (S-EPA)	5,887	4,894	4,244	**650**	-
Rankin Inlet, Northwest Territories					
ATB and FSS (I-EPA)	1,567	2,231	2,223	**8**	-
Air Navigation System Projects under $1 million				**41,392**	
Total Air Navigation System				**257,500**	
AIRPORTS					
Headquarters					
[8] Purchase/Relife Emergency Response Vehicles (S-DA)	10,515	13,660	5,755	**3,933**	3,972
Security Screening Equipment (S-DA)	-	7,458	87	**7,371**	-
Moncton, New Brunswick					
Replace Reservoir and Upgrade Water Distribution System (S-DA)	1,881	1,757	478	**1,194**	85
Gander, Newfoundland					
Install Category II Landing System (I-DA)	-	1,818	14	**66**	1,738
Halifax International Airport, Nova Scotia					
Upgrade Climate Control System (S-DA)	14,185	14,185	8,675	**5,510**	-
Fire Protection System - ATB (S-DA)	1,625	1,625	910	**715**	-
Implement Technical Data Centre (S-DA)	1,415	1,415	1,336	**79**	-
Sept-Iles, Québec					
Upgrade and Restore Drainage (Phase 1)(S-DA)	-	1,238	213	**125**	900

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000) (continued)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	Estimates 1996-97	Future Years' Require-ments
AIRPORTS (CONTINUED)					
Québec, Québec					
ATB expansion (S-EPA)	20,906	20,907	12,597	**8,310**	-
Rehabilitate Access Road and Secondary Road (I-DA)	1,061	1,361	111	-	1,250
Drainage Work (S-DA)	2,674	2,441	2,441	-	-
Toronto, Ontario					
Lester B. Pearson International Airport					
[9] Replace Key Card Access Control System (S-DA)	2,605	4,236	3,236	**1,000**	-
[10] Upgrade T1 Critical Life Safety System (S-DA)	7,139	2,885	807	**2,078**	-
Airside Development (S-EPA)	154,032	154,317	50,002	**23,208**	81,107
T1/T2 Roof Repair - Stage 2 (I-DA)	-	5,044	647	**4,397**	-
[11] Restore T1 Parking Garage (S-DA)	10,195	13,090	4,366	**8,703**	21
Restore Main Entrances T1/T2 (S-DA)	2,568	2,984	564	**2,420**	-
Restore Roads and Bridges - Stage 2 (S-DA)	2,933	2,945	2,244	**701**	-
Restore T2 Parking Garage (S-DA)	4,707	5,351	414	**2,107**	2,830
T2 Apron Slab Replacement (S-DA)	-	1,060	924	**136**	-
T2 Life Safety Upgrades (I-DA)	-	2,579	300	**2,279**	-
Retrofit T2 Washrooms (I-DA)	-	2,300	100	**2,200**	-
Restore Runway 06R/24L (S-DA)	-	6,091	1,345	**4,746**	-
Construct Water Quality Structure T2 Apron (I-DA)	-	2,384	225	**2,159**	-
Life Safety Egress Modifications T1 (I-DA)	-	1,603	250	**1,353**	-
[12] Restore Bravo Taxiway (S-DA)	1,776	35	35	-	-
Satellite De-Icing Facility (S-DA)	-	10,674	335	**10,339**	-
Ottawa, Ontario					
Macdonald Cartier International Airport					
Extend Watermain and Storage System (S-DA)	-	2,068	380	**1,289**	399
Restore Airport Fence (S-DA)	1,373	1,373	615	**680**	78
[13] Technical Data Centre (S-DA)	2,041	70	70	-	-
Automated Security Access System (S-DA)	1,438	1,485	371	**648**	466
Kapuskasing, Ontario					
Reconstruct Apron, Taxi A and Runway 17-35 (S-DA)	3,600	2,672	126	-	2,546
London, Ontario					
Restore Taxis G and H and Associated Lighting (I-DA)	-	1,394	56	**49**	1,289
North Bay, Ontario					
Construct New ATB (I-DA)	8,127	8,449	199	-	8,250
Sault Ste. Marie, Ontario					
Connect to City Water (I-DA)	2,976	2,976	94	-	2,882
Restore Runway 04-22, Taxiways, Apron (I-DA)	-	2,741	-	-	2,741
Restore Runway 11-29 (I-DA)	2,138	2,088	12	-	2,076
Thunder Bay, Ontario					
New ATB, FSS and Technical Services Building (S-EPA)	30,452	29,885	29,800	**85**	-
Winnipeg International Airport, Manitoba					
Reconstruct Apron 5 and Taxiway J (S-DA)	-	1,604	1,511	**93**	-
Churchill, Manitoba					
[14] ATB (I-DA)	4,793	2,095	104	**1,991**	-
Fort Smith, Northwest Territories					
[15] Overlay Runway 11-29 and Taxiway (S-DA)	1,435	98	98	-	-
Airport Projects under $ 1 million				**35,136**	
Total Airports				**135,100**	

3.2 List of Capital Projects by Business Line/Activity ($000) (continued)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	**Estimates 1996-97**	Future Years' Require-ments
SURFACE					
All capital projects are under $1 million				**2,419**	
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION					
Finance and Administration					
Headquarters					
[16] Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (S-EPA)	49,600	51,792	51,792	-	-
Transport Canada Internet (S-EPA)	6,100	6,100	4,858	**1,242**	-
Personnel					
Headquarters					
Transport Integrated Personnel System - TIPS (S-EPA)	9,031	9,031	8,690	-	341
Cornwall, Ontario					
Replace Air Traffic Control Tower Simulator (I-EPA)	5,050	4,484	1,984	-	2,500
Western Grain Transportation Office					
Winnipeg, Manitoba					
Fabco Unload Gates	6,447	6,440	4,169	**2,271**	-
Departmental Administration Projects Under $1 million				**6,953**	
Total Departmental Administration				**10,466**	
Total Transport Canada				**449,282**	

3.2.1 Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
MARINE			
1. **Argentia, Newfoundland** - Wharf Reconstruction	12,542	8,543	**(3,999)**
Project scope reduced.			
AIR NAVIGATION SYSTEM			
2. **Headquarters** - Bulk Procurement of VOR/DME and Support Equipment	43,010	25,035	**(17,975)**
Project scope modified and costs reduced proportionately.			
3. **Headquarters** - Procure/Install UPS *(for Control Towers)*	14,475	11,835	**(2,640)**
Project completed at lower than expected cost in 1995-96. No future requirements.			
4. **Headquarters** - Radar Modernization Project (RAMP)	810,504	795,000	**(15,504)**
Project nearing completion and overall costs are lower than originaly estimated.			
5. **Headquarters** - MLS	73,252	44,514	**(28,738)**
Project cancelled.			
6. **Headquarters** - Translate Manufacturers Manuals	22,298	14,091	**(8,207)**
Project scope reduced and costs reduced as well.			
7. **Québec** - Control Tower	15,792	9,530	**(6,262)**
Project "Aviation Complex" changed to a free-standing Control Tower only.			

3.2.1 Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs (continued)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
AIRPORTS			
8. **Headquarters** - Purchase/Relife Emergency Response Vehicles	10,515	13,660	**3,145**
Retrofit of some vehicles was added to the project.			
9. **Lester B. Pearson** - Replace Key Card Access Control	2,605	4,236	**1,631**
The scope of work was expanded.			
10. **Lester B. Pearson** - Upgrade Terminal 1 Critical Life Safety System	7,139	2,885	**(4,254)**
The following two elements which used to form part of this project, are now listed as separate projects: • T2 Life Safety Upgrades. • Life Safety Egress Modifications T1.			
11. **Lester B. Pearson** - Restore T1 Parking Garage	10,195	13,090	**2,895**
Estimate refined from indicative to substantive.			
12. **Lester B. Pearson** - Restore Bravo Taxiway	1,776	35	**(1,741)**
Project cancelled.			
13. **Ottawa** - Technical Data Centre	2,041	70	**(1,971)**
Project cancelled.			
14. **Churchill** - Air Terminal Building	4,793	2,095	**(2,698)**
Project scope reduced.			
15. **Fort Smith** - Overlay Runway 11-29 and Taxiway	1,435	98	**(1,337)**
Airport transferred to the government of the Northwest Territories.			
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION			
16. **Headquarters** - Integrated Departmental Financial and Materiel Management System	49,600	51,792	**2,192**
The increase in estimated total cost is due to the refinement of the forecast effect of transferring specific expenditure items from Other Operating Costs to Capital as a result of a revised strategy for development, implementation and ongoing operating support of the project. Substantial reductions in the support costs more than offset the increase in capital cost.			

3.3 Description of Major Crown Projects

a. Radar Modernization Project (RAMP)

OVERVIEW

In June 1983, the Government approved the procurement and installation of:

- 24 new terminal surveillance radar systems.
- 17 new independent secondary surveillance radar systems.
- 29 new display site equipment.
- 10 radar data processing and display systems.

LEAD AND PARTICIPATING DEPARTMENTS

- Sponsoring Department: Transport Canada
- Contracting Authority: Public Works and Government Services Canada
- Participating Department: Industry Canada

ACHIEVEMENTS

To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $202.16 million and the offset benefits are reported at $216 million. Benefits to small businesses are reported at $50 million and capital investment is reported at $6 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is as follows:

- Atlantic $ 27.6 million
- Québec $109.2 million
- Ontario $200.6 million
- West $ 80.8 million

Work to incorporate minimum Safe Altitude Warning, Conflict Alert and improved Weather Presentation to Air Traffic Controllers will be completed by March 1996. With the exception of four Display Site Equipment Systems that are being utilized for other temporary purposes, all RAMP systems have been delivered, installed, tested and commissioned.

MAJOR MILESTONES

	Da
• PAD Approval	July 1
• Preliminary Project Approval	July 1
• Effective Project Approval	July 1
• Production/Construction Contract Award	May 1
• First System Commissioned	August 1
• Last Equipment Accepted From Contractor	November 1
• Last Systems Commissioned	September 1

SUMMARY OF COSTS: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	**Estimates 1996-97**	Future Years' Requirements
RAMP	795,000	792,589	**2,411**	-

b. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project

OVERVIEW

The procurement strategy for CAATS was approved in June 1988 for operational flight data processing systems at area control centres, including equipment for terminal control units, airport control towers and the altitude reservation unit and for the procurement of common controller workstations at area control centres and terminal control units. Also to be procured are non-operational flight data processing systems and common controller workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute in Cornwall, the Research and Experimentation Centre at Macdonald Cartier International Airport and the Technical Systems Centre in Ottawa.

The overall objective of this project is to replace the existing system's infrastructure for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated air traffic control system capable of meeting the following requirements:

- Enable the Air Navigation Activity to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs.
- Meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety.
- Enable air traffic controllers to operate more efficiently, and at increased levels of productivity, through the use of modern and reliable controller workstations.
- Provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

Effective Project Approval (EPA) was obtained on November 23, 1989, for a total estimated cost of $658,658,000. In April 1995, the Crown entered into negotiations with Hughes Aircraft of Canada Systems Division (HCSD) to amend the original CAATS contract. An agreement-in-principle was reached by all parties and, in September 1995, an amended EPA was approved by Treasury Board, followed by the signing of an amended contract.

LEAD AND PARTICIPATING DEPARTMENTS

- Sponsoring Department: Transport Canada
- Contracting Authority: Public Works and Government Services Canada
- Participating Department: Industry Canada

ACHIEVEMENTS

As a result of the contract amendment, the project's technical baseline has changed. While there has been some reduction in the original functionality, a more open design has been introduced to permit incremental upgrades in the future. Additional costs of $75 million, outside the amended Capital portion of the project, will be absorbed by Transport Canada for training, installation and leasing.

CAATS will provide flight data processing between all major air traffic facilities across Canada. Advanced common controller workstations, combining radar and flight information displays, will result in increased controller effectiveness and efficiency. There will be a link to seven area control centres, two remote terminal control units and 23 of the busiest control towers. As a system that can be both expanded and upgraded incrementally, CAATS will ensure the continued safety, efficiency and effectiveness of air navigation in Canada.

MAJOR MILESTONES **Dat**

- PAD Approval — May 19
- Price and Availability Enquiry Solicitation — May 19
- Request for Proposal — February 19
- Preliminary Project Approval — May 19
- Effective Project Approval — November 19
- Production/Construction Contract Award — December 19
- System Design Review — December 19
- Software Specification Review — November 19
- Development Progress Review #1 — June 19
- Development Progress Review #2 — November 19
- Development Progress Review #3 — June 19
- Development Progress Review #4 (Modified) — November 19
- Amended Effective Project Approval — September 19
- Code Development Build 1 — September 19
- Software Development Build 1 — September 19

SUMMARY OF COSTS: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	**Estimates 1996-97**	Future Years' Requirements
CAATS	658,658	429,272	**132,363**	97,023
Associated Costs for: Training, Installation and Leasing	75,000	4,344	**25,276**	45,380

c. Microwave Landing System Project (MLS)

OVERVIEW

The Microwave Landing System (MLS) is a precision approach guidance system for aircraft which was adopted for international use by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 1978.

International transition to MLS was originally planned for 1998, requiring installation of new equipment at airports and in aircraft. However, due to world-wide delays in implementation, as well as the advent of satellite technology (Global Navigation Satellite System), the transition plan was reviewed by ICAO in March 1995. A decision was subsequently made to continue with Instrument Landing Systems (ILS) indefinitely and to pursue the development of satellite technology for precision approach.

The development of satellite navigation, ICAO's review and the US decision to cancel its MLS contracts changed the domestic and international picture for the implementation of MLS. As a result, Transport Canada cancelled the MLS project on March 31, 1995, based on a reassessment of the future need for MLS in Canada and the expectation that the current ILS could be extended until precision approach using satellite navigation becomes a reality.

LEAD AND PARTICIPATING DEPARTMENTS

- Sponsoring Department: Transport Canada
- Contracting Authority: Public Works and Government Services Canada
- Participating Departments:
  - Industry Canada
  - Atlantic Canada Opportunities Agency
  - Western Economic Diversification Office
  - Federal Office of Regional Development - Québec

MAJOR MILESTONES

	Dates
• Approval in Principle	June 1985
• Preliminary Project Approval	July 1989
• Amended Preliminary Project Approval	September 1991
• Effective Project Approval - Phase I	July 1992
• Contract Award - Demonstration Procurement	March 1993
• Contract Award - CAT I, II, III	December 1993
• First Delivery Demonstration Procurement	January 1995
• Project Cancellation	March 1995

SUMMARY OF COSTS: The non-recurring costs estimated for the project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1996	**Estimates 1996-97**	Future Years' Requirements
MLS	44,514	44,514	-	-

Note: Forecast expenditures to March 31, 1996 include project closing costs and contractor's termination costs that, following audit, are considered to be allowable under the terms of the contract. Further expenditures may occur as a result of additional settlement of the contractor's termination claim, as determined by the Contract Claims Resolution Board or as a result of litigation action that the contractor's shareholders may take to settle their investment claim and outstanding items from the termination claim.

4.1 Net Ministry Expenditures by Business Line/Activity

Financial Requirements 1996-97

(thousands of dollars)

	Gross Expenditure Total	Revenue credited to the Vote	Total Ministry Main Estimates	Spending Authorities Statutory Expenditures	Spending Authorities (Voted Appropriations Non-statutory Expenditures
Transport Canada					
Business Lines/Activities					
Policy and Coordination	766,229	-	766,229	8,613	757,616
Marine	82,953	(22,934)	60,019	3,735	56,284
Aviation	166,743	(41,563)	125,180	13,354	111,826
Air Navigation System	813,813	(231,765)	582,048	54,623	527,425
Airports	384,451	(304,945)	79,506	13,398	66,108
Surface	45,634	(310)	45,324	3,094	42,230
Departmental Administration	92,020	(9,370)	82,650	6,494	76,156
Total Program	2,351,843	(610,887)	1,740,956	103,311	1,637,645
National Transportation Agency	32,007	-	32,007	9,857	22,150
Civil Aviation Tribunal	902	-	902	70	832
Total Ministry	2,384,752	(610,887)	1,773,865	113,238	**1,660,627**
Revenue credited to the Vote	(610,887)				
Other Revenues and Expenditures					
Revenue credited to the Consolidated Revenue Fund	(716,904)		(716,904)		
Estimated Cost of Services provided without charge by other Government Departments	148,040		148,040		
Net Ministry Expenditures	**1,205,001**		**1,205,001**		

4.2 Revenues and Expenditures

4.2.1. Gross and Net Departmental Expenditures by Business Line/Activity ($000)

	Estimates 1995-96	Estimates 1996-97	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Gross Expenditures				
Business Lines/Activities				
Policy and Coordination	749,762	766,229	662,775	437,323
Marine (1)	612,663	82,953	81,866	76,921
Aviation	153,052	166,743	165,508	165,366
Air Navigation System	706,192	813,813	762,947	790,070
Airports	426,885	384,451	200,236	152,479
Surface	47,590	45,634	44,555	44,133
Departmental Administration	187,859	92,020	78,744	69,860
	2,884,003	2,351,843	1,996,631	1,736,152
Less:				
Revenue Credited to the Vote and Revenue Credited to the Consolidated Fund				
Business Lines/Activities				
Policy and Coordination	-	-	-	-
	25,000	20,000	18,000	22,000
Marine (1)	30,369	22,934	28,934	31,934
	679	-	-	10,800
Aviation	31,162	41,563	45,006	45,154
	-	-	-	-
Air Navigation System (2)	676,561	231,765	241,062	249,689
	-	688,904	726,284	766,607
Airports	311,252	304,945	159,045	144,945
	-	-	-	-
Surface	310	310	-	-
	-	-	-	-
Departmental Administration (3)	29,157	9,370	9,310	9,310
	3,200	8,000	8,000	61,800
Total Revenue Credited to the Vote and to the Consolidated Revenue Fund	1,107,690	1,327,791	1,235,641	1,342,239

(1) 1995-96 Estimates include expenditures and revenues relating to the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.

(2) Beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax, which was formerly netted against Transport Canada appropriations, is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

(3) 1995-96 Estimates include expenditures and revenues for the Grain Transportation Agency which was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

4.2.1. Gross and Net Departmental Expenditures by Business Line/Activity ($000) (Continued)

	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Total Net Expenditures				
Business Lines/Activities				
Policy and Coordination	724,762	746,229	644,775	415,3
Marine (1)	581,615	60,019	52,932	34,1
Aviation	121,890	125,180	120,502	120,2
Air Navigation System	29,631	(106,856)	(204,399)	(226,2
Airports	115,633	79,506	41,191	7,5
Surface	47,280	45,324	44,555	44,1
Departmental Administration	155,502	74,650	61,434	(1,2
Total Net Expenditures	1,776,313	1,024,052	760,990	393,9

4.2.1.1 Details of Revenues by Business Line/Activity ($000)

	Actuals 1993-94	Actuals 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Revenue credited to the Vote						
Business Lines/Activities						
Policy and Coordination						
Miscellaneous	65	33	-	-	-	-
Marine						
Arctic Resupply (1)	9,589	6,575	9,000	-	-	-
Wharfage and Harbour Dues	7,650	8,977	14,203	**16,103**	18,103	19,103
Ship Safety and Registration Tariffs	2,891	3,709	4,901	**6,831**	8,831	10,831
Marine Radio Traffic Revenue (1)	2,778	809	1,277	-	-	-
Employee Deductions for Housing Rentals (1)	443	423	470	-	-	-
Prescott Shops Operations (1)	72	75	90	-	-	-
Recovery from Department of Environment (1)	50	65	26	-	-	-
Recovery from Department of Fisheries and Oceans (1)	557	96	-	-	-	-
Harbour Commission Payments	-	-	-	-	2,000	2,000
Miscellaneous	5,724	3,191	402	-	-	-
	29,754	23,920	30,369	**22,934**	28,934	31,934
Aviation						
Sales, Rentals and Licences	766	1,432	7,864	**11,622**	14,932	15,080
Other Service Fees	223	71	4	-	-	-
Services Outside Canada (Regulatory Approvals)	331	445	549	**453**	453	453
Recoveries from the Canadian Coast Guard - Helicopters and Telecommunication	13,623	13,845	14,236	**14,260**	14,393	14,393
Recoveries from Department of National Defence - Maintenance of Executive Fleet	-	2,508	7,365	**7,365**	7,365	7,365
Recoveries from Air Navigation System - Provision of Aircraft Services and Flight Training	-	-	-	**6,668**	6,668	6,668
Other Recoveries	-	1,174	1,144	1,195	1,195	1,195
	14,943	19,475	31,162	**41,563**	45,006	45,154
Air Navigation System						
Air Transportation Tax	530,023	588,807	620,400		**See Note 2**	
International En Route Fees	39,481	36,242	52,558	**207,339**	215,664	224,291
Sales, Rentals and Licences	1,404	1,421	1,982	**1,604**	1,609	1,609
Other Service Fees	4,246	885	1,195	**770**	770	770
Provision of Training (Revenues and Recoveries)	In Departmental Administration			**21,501**	22,468	22,468
Recoveries from Atmospheric Environment Service - Electronics Maintenance/Weather Observation	212	145	28	-	-	-
Recoveries from Canadian Coast Guard - Helicopter and Telecommunications Services	278	300	398	**375**	375	375
Miscellaneous	-	386	-	**176**	176	176
	575,644	628,186	676,561	**231,765**	241,062	249,689

(1) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include revenues and recoveries relating to the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.

(2) Beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax, which was formerly netted against Transport Canada appropriations, is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

4.2.1.1 Details of Revenues by Business Line/Activity ($000) (continued)

	Actuals 1993-94	Actuals 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Airports						
Rentals	58,717	52,949	46,439	**42,902**	4,362	1,787
Concessions	76,308	90,018	88,239	**83,649**	8,505	3,485
Landing Fees	76,365	85,092	88,408	**79,340**	8,067	3,305
General Terminal Fees	40,362	44,777	49,672	**44,607**	4,535	1,858
Miscellaneous	10,288	10,894	9,550	**9,155**	931	381
Lease Payments	19,622	17,100	28,099	**44,647**	132,000	133,484
Local Airport Authority Chattel Receipts	8,508	1,708	-	-	-	-
Recoveries for Air Navigation System Accommodation and Maintenance Services	46	44	-	-	-	-
Recoveries for the Environmental Services Program Weather Services	179	231	300	-	-	-
Recoveries from the RCMP	676	464	-	-	-	-
Miscellaneous Recoveries from Other Government Departments	209	-	545	**645**	645	645
	291,280	303,277	311,252	**304,945**	159,045	144,945
Surface						
Motor Vehicle Test Centre	280	878	310	**310**	-	-
Departmental Administration						
Training and Computer Services	17,114	26,516	29,157	**9,370**	9,310	9,310
Total Credited to the Vote	929,080	1,002,285	1,078,811	**610,887**	483,357	481,032
Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund						
Business Lines/Activities						
Policy and Coordination						
Return on Investments	27,147	24,312	25,000	**20,000**	18,000	15,000
Adjustments	1,367	2,148	-	-	-	-
Sales	-	-	-	-	-	7,000
	28,514	26,460	25,000	**20,000**	18,000	22,000
Marine						
Return on Investments	15	13	679	-	-	6,800
Proceeds from Sales	4,285	4	-	-	-	4,000
Adjustments	6,825	11,438	-	-	-	-
	11,125	11,455	679	-	-	10,800
Aviation						
Adjustments	2,079	1,423	-	-	-	-
Air Navigation System						
Air Transportation Tax		See note 2		**688,904**	726,284	766,607
Airports						
Adjustments	1,047	1,937	-	-	-	-
Surface						
Adjustments	270	105	-	-	-	-
Departmental Administration						
Privileges, Licenses and Hopper Car Leases (3)	4,904	7,024	3,200	**8,000**	8,000	8,000
Adjustments	7,437	14,500	-	-	-	-
Sales	-	-	-	-	-	53,800
	12,341	21,524	3,200	**8,000**	8,000	61,800
Total credited to the CRF	55,376	62,904	28,879	716,904	752,284	861,207
Total Program Revenues	**984,456**	**1,065,189**	**1,107,690**	**1,327,791**	**1,235,641**	**1,342,239**

(3) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include revenues relating to the Grain Transportation Agency which became part of Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

4.2.1.2 Details of Revenues by source ($000)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Revenues						
1. Revenues: Sources External to Federal Government						
Policy and Coordination	65	33	-	**-**	-	-
Marine (1)	27,426	23,261	28,981	**22,934**	28,934	31,934
Aviation	1,320	1,948	8,417	**12,075**	15,385	15,533
Air Navigation System	45,131	38,548	55,735	**212,551**	222,089	230,716
Airports	290,170	302,538	310,407	**304,300**	158,400	144,300
Surface	280	878	310	**310**	-	-
Departmental Administration	453	3,583	1,108	**60**	-	-
	364,845	370,789	404,958	**552,230**	424,808	422,483
2. Air Transportation Tax						
Air Navigation System	530,023	588,807	620,400		See Note 2	
	894,868	959,596	1,025,358	**552,230**	424,808	422,483
Recoveries						
1. Recoveries: Sources within Federal Government						
External to Transport Canada						
Marine (1)	2,328	659	1,388	**-**	-	-
Aviation	-	3,683	8,509	**8,560**	8,560	8,560
Air Navigation System	212	531	28	**4,666**	4,606	4,606
Airports	676	695	845	**607**	607	607
Departmental Administration	2,815	3,872	1,880	**1,605**	1,605	1,605
	6,031	9,440	12,650	**15,438**	15,378	15,378
2. Recoveries: Intra-departmental						
Aviation	13,623	13,845	14,236	**20,928**	21,061	21,061
Air Navigation System	278	300	398	**14,548**	14,367	14,367
Airports	**434**	**44**	-	**38**	38	38
Departmental Administration	13,846	19,061	26,169	**7,705**	7,705	7,705
	28,181	33,250	40,803	**43,219**	43,171	43,171
Total Recoveries	34,212	42,690	53,453	**58,657**	58,549	58,549
Total Vote-netted Revenues and Recoveries	**929,080**	**1,002,286**	**1,078,811**	**610,887**	**483,357**	**481,032**

(1) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include revenues and recoveries relating to the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.
(2) Beginning in 1996-97, during a transition phase, in view of the upcoming transfer of the Air Navigation System to a commercialized entity, the Air Transportation Tax, which was formerly netted against Transport Canada appropriations, is now credited to the Consolidated Revenue Fund.

4.2.2. Transfer payments by Business Line/Activity ($000)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Grants - Business Lines/Activities						
Policy and Coordination (3)	18,401	53,751	21,364	**27,005**	22,005	22,005
Marine (1)	17	1	-	-	-	-
Aviation	22	13	13	-	-	-
Air Navigation System	-	-	-	-	-	-
Airports	1,000	-	-	-	-	-
Surface	-	-	-	-	-	-
Departmental Administration	27	17	16	-	-	-
Total Grants	19,467	53,782	21,393	**27,005**	22,005	22,005
Contributions - Business Lines/Activities						
Policy and Coordination	239,327	249,258	255,601	**334,377**	315,269	148,863
Marine (1)	1,521	1,816	1,703	-	-	-
Aviation	126	13	78	-	-	-
Air Navigation system	143	162	121	**385**	385	385
Airports	42,114	24,969	48,653	**40,653**	57,759	58,120
Surface	9,792	8,242	8,246	**7,695**	7,695	7,695
Departmental Administration (2)	2,368	2,259	3,151	**3,068**	2,660	2,660
Total Contributions	295,391	286,719	317,553	**386,178**	383,768	217,723
Total Grants and Contributions	**314,858**	**340,501**	**338,946**	**413,183**	**405,773**	**239,728**

(1) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include Grants and Contributions relating to the Canadian Coast Guard which was transferred to the Department of Fisheries and Oceans effective April 1, 1995.
(2) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include a Contribution relating to the Grain Transportation Agency which was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.
(3) Includes statutory payments to Victoria Bridge.

Transport Canada has four different types of grants and contributions:

- Contributions for a specified period after which they sunset (includes those contributions under the Strategic Capital Investment Initiatives program, mostly for federal-provincial highway agreements).
- Project based contributions which continue for an indefinite period of time. An amount of money is allocated each year for that contribution type and then assigned to projects on a priority basis (includes projects under the Grade Crossing Improvements program and airport improvements under the local, local/commercial program).
- Payments for services received (includes subsidies to provinces and private operators for ferry services and subsidies for the operation of municipal airports).
- Payments to institutions for transportation related reasons (includes payments to flying clubs and to Operation Lifesaver.

Transfer payments had been decreasing as a result of the reductions announced in the December 1992 Economic Statement (although highway projects and the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities were exempt from these reductions). However, the Strategic Capital Investment Initiatives (SCII) program which began in 1993-94, the highway programs relating to the Fixed Link and the new Airports Capital Assistance Program relating to the national Airports Policy which both began in 1995-96, and the transition assistance program regarding the elimination of the Atlantic Region Freight Subsidies have resulted in increasing transfer payments.

4.2.2.1 Details on transfer payments by Business Line/Activity ($)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**
Grants - Business Lines/Activities				
Policy and Coordination				
Province of British Columbia in Respect of the Provision of Ferry and Coastal Freight and Passenger Services	18,401,000	22,750,792	21,363,800	**22,004,700**
Federal Grant to the Province of Newfoundland and Labrador for the Operation of the South Coast of Newfoundland and the Great Northern Peninsula Ferry Services	-	31,000,000	-	**5,000,000**
	18,401,000	53,750,792	21,363,800	**27,004,700**
Marine				
Grant to the Writers' Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	-	-	-
Grants to institutions assisting sailors:				
Welland Canal Mission for Sailors	300	-	-	-
Missions to Seamen, Toronto, Ont.	300	-	-	-
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	-	-	-
British Sailor's Society (Canada)	10,000	-	-	-
Mariners' House of Montréal, Montréal, Qué.	600	-	-	-
Missions to Seamen, Lakehead Branch	300	-	-	-
Grant to the Canada Safety Council for the Promotion of Boating Safety	1,500	-	-	-
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	3,500	1,400	-	-
	16,850	1,400	-	-
Aviation				
Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association)	22,500	13,047	13,050	-
Airports				
Grant to the Town of Markham in support of the Buttonville Airports	1,000,000	-	-	-
Departmental Administration				
National Transportation Week Committee	27,000	16,500	15,700	-
Total Grants	19,467,350	53,781,739	21,392,550	**27,004,700**

4.2.2.1 Details on transfer payments by Business Line/Activity ($) (continued)

Contributions - Business Lines/Activities	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**
Policy and Coordination				
Transportation Research and Demonstrations under the Québec Economic and Regional Development Agreement (ERDA)	192,500	114,935	-	-
Transportation Association of Canada	399,396	460,013	415,000	-
National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities	4,180,113	3,264,879	5,772,000	-
Highway Improvements under General Development Agreements/Economic and Regional Development Agreements (ERDA) - Québec	3,417,177	5,746,541	2,610,000	-
Fixed Link Highway Improvement Agreement				
- New Brunswick	-	-	14,050,000	**10,000,000**
- Prince Edward Island	-	6,500,000	7,340,000	**7,545,000**
Prince Edward Island Co-operative Transportation Development Agreement	3,067,566	856,123	-	-
Newfoundland Regional Trunk Roads	22,580,859	25,126,816	21,000,000	**21,000,000**
Highway Improvement Programs				
- Nova Scotia	7,702,153	581,809	3,520,000	**1,743,000**
- New Brunswick	7,474,210	10,900,000	14,250,000	**17,000,000**
Strategic Capital Investment Initiatives - Highways	115,746,873	126,964,511	110,715,000	**100,403,000**
Strategic Capital Investment Initiatives - Rail	-	1,389,844	10,000,000	-
Strategic Capital Investment Initiatives - Harbours and Wharves	731,676	356,000	800,000	**1,807,000**
Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland	36,578,724	33,932,416	30,000,000	**35,000,000**
Ferry and Coastal Passenger and Freight Services	11,038,780	10,324,189	11,822,000	**10,885,000**
Payment to the Canadian Wheat Board for the Acquisition and Leasing of Hopper Cars for the Transportation of Grain in Western Canada	17,759,300	19,114,699	14,725,200	**19,000,200**
Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to Canadian National Railways	1,467,067	-	1,500,400	**1,500,200**
Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund	279,887	-	-	-
National Coalition of Owner/Operator Associations	300,000	-	-	-
International Civil Aviation Organization 50th Anniversary	700,000	300,000	-	-
Canadian Trucking Research Institute	850,000	650,000	400,000	-
Canadian Cooperative of Independant Truck Owner/Operators	420,000	-	-	-
Contribution to the Canadian Council of Motor Transport Administrators to Maintain, Upgrade and Enhance the Interprovincial Record Exchange System	125,000	22,331	18,000	**17,800**
Transition Assistance Program Regarding the Elimination of the Atlantic Region Freight Subsidies	-	-	-	**78,000,000**
National Safety Code	-	-	-	**4,077,000**
Contribution to the City of Montreal with Respect to the Construction on Henri-Bourassa Boulevard	-	-	-	**19,735,500**
Payments to the Canadian National Railway Company in Respect of Termination of the Collection of Tolls on the Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	4,315,649	2,652,792	6,664,000	**6,664,000**
	239,326,930	249,257,898	255,601,600	**334,377,700**

4.2.2.1 Details on transfer payments by Business Line/Activity ($) (continued)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**
Marine				
Contribution to the Canadian Red Cross Society in Respect of its Boating Safety Program (1)	215,000	213,700	203,050	-
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the Provision of Voluntary Search and Rescue Services and the Promotion of Boating Safety through Accident Prevention and Education (1)	1,286,254	1,319,073	1,500,000	-
Canadian Centre for Global Security	20,000	-	-	-
New Brunswick Department of Fisheries and Aquaculture	-	246,635	-	-
L'Institut Maritime Québec	-	9,000	-	-
International Maritime Organization - Atlantic Ocean Regional Conference	-	27,400	-	-
	1,521,254	1,815,808	1,703,050	-
Aviation				
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarships	22,500	13,062	13,050	-
Contributions to the Air Transportation Association of Canada (formerly Contributions to Flying Clubs, Schools and Instructors)	102,894	-	64,800	-
	125,394	13,062	77,850	-
Air Navigation System				
Payments to Other Governments or International Agencies - Denmark/Iceland Agreement - Provision of Meteorological, Communication and Aeronautical Mobile Services in Remote Areas of Iceland and Greenland	143,045	161,932	121,100	**384,700**
Airports				
Contributions for the Operation of Municipal or Other Airports				
- Original Program	14,151,615	12,024,612	12,176,800	**8,225,100**
- Non National Airport System Airports under the National Airports Policy	-	-	-	**4,036,000**
Contributions to Assist in the Establishment of, or Improvements to, Municipal, Local, Local/commercial, or Other Airports and Related Facilities:				
Québec - Nouveau Québec Inuit Airports	13,276,932	-	-	-
Newfoundland - Contributions to Construct Runways and Related Facilities in Labrador	-	474,300	450,100	**404,700**
Other Contributions to Assist in the Establishment of, or Improvements to, Municipal, Local, Local/commercial, or Other Airports and Related Facilities	14,638,277	8,016,900	11,000,000	**222,000**
Contribution for the Airport Transfer Feasibility Studies	47,350	-	-	-
Strategic Capital Investment Initiatives - Airports	-	4,453,612	6,026,000	**2,765,000**
Airports Capital Assistance Program	-	-	19,000,000	**25,000,000**
	42,114,174	24,969,424	48,652,900	**40,652,800**

(1) Responsibility for these contributions was transferred to the Department of Fisheries and Oceans following tabling of 1995-96 Main Estimates.

4.2.2.1 Details on transfer payments by Business Line/Activity ($) (continued)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**
Surface				
Payments in Support of Crossing Improvements Approved under the *Railway Safety Act*	9,599,992	8,048,167	8,050,500	**7,545,000**
Contributions to Selected Research Agencies to Assist them in Undertaking Research Projects and Studies which Contribute to the Traffic Accident Countermeasure Development Program	42,327	43,913	45,850	**-**
Contributions to the Railway Association of Canada for Operation Lifesaver	150,000	150,000	150,000	**150,000**
	9,792,319	8,242,080	8,246,350	**7,695,000**
Departmental Administration				
Contribution to the International Aviation Management Training Institute (IAMTI)	281,445	-	-	**-**
Contribution to the International Civil Aviation Organization (ICAO)	63,000	-	-	**-**
Contribution to the International Decade for Natural Disaster Reduction	13,500	7,850	7,850	**-**
Contributions under the System Improvement Reserve Fund (2)	2,010,363	2,251,042	3,143,000	**3,068,000**
	2,368,308	2,258,892	3,150,850	**3,068,000**
Total Contributions	295,391,424	286,719,096	317,553,700	**386,178,200**
Total Grants and Contributions	**314,858,774**	**340,500,835**	**338,946,250**	**413,182,900**

(2) 1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include amounts for this contribution under the Grain Transportation Agency . This agency was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

4.2.3. Revolving Funds

Transport Canada does not have revolving funds.

4.2.4. List of Related Tax Incentives (millions of dollars)

Information not available.

4.2.5 Presentation by Standard Object ($000)

	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Personnel						
Salaries and wages	966,251	983,944	921,367	**657,996**		
Contributions to employee benefit plans	130,191	131,550	124,958	**97,584**		
Other personnel costs	47,004	23,625	52,132	**15,037**		
	1,143,446	1,139,119	1,098,457	**770,617**	679,948	659,246
Goods and Services						
Transportation and communications	116,943	114,184	130,375	**82,037**		
Information	8,703	8,868	8,760	**6,752**		
Professional and special services	343,264	330,441	302,556	**320,772**		
Rentals	21,620	15,371	17,925	**8,893**		
Purchased repair and maintenance	111,338	105,482	84,408	**44,181**		
Utilities, materials and supplies	154,572	143,687	154,657	**91,289**		
Payments to Crown corporations	518,286	451,151	440,049	**371,122**		
Other subsidies and payments	2,004	32,232	2,521	**1,921**		
	1,276,730	1,201,416	1,141,251	**926,967**	614,613	564,941
Capital	365,940	308,299	313,281	**241,076**	296,297	272,237
Transfer Payments						
Voted	310,542	337,848	332,282	**406,519**	399,109	236,413
Statutory	4,316	2,653	6,664	**6,664**	6,664	3,315
	314,858	340,501	338,946	**413,183**	405,773	239,728
Gross Expenditures	3,100,974	2,989,335	2,891,935	**2,351,843**	1,996,631	1,736,152
Less:						
Revenue credited to the Vote	(929,080)	(1,002,285)	(1,078,811)	**(610,887)**	(483,357)	(481,032)
Net Budgetary Expenditures	2,171,894	1,987,050	1,813,124	**1,740,956**	1,513,274	1,255,120

1993-94 and 1994-95 Actuals and 1995-96 Estimates include amounts for the Grain Transportation Agency . This agency was transferred to Transport Canada in 1995-96 and was renamed the Western Grain Transportation Office.

The above figure displays the Department's financial requirements by object. It should be noted that the total Operating and Capital in this context will not balance to other tables in this document, which are presented by Vote. The Department normally budgets for capital expenditures on a voted basis - that is, all expenditures which will result in a capital asset are assigned to the Capital Vote. However, in addition to purchasing capital assets, Transport Canada also engages in construction projects which result in the creation of capital assets. These projects require the consumption of funds under personnel, goods and services objects of expenditure. The above figure presents financial requirements based solely on an object of expenditure breakdown without taking into consideration the Vote.

4.2.6 Payments to Crown Corporations

(thousands of dollars)	Actual 1993-94	Actual 1994-95	Estimates 1995-96	**Estimates 1996-97**	Planned 1997-98	Planned 1998-99
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	35,719	32,589	33,822	**31,918**	32,230	29,185
Canada Ports Corporation	660	875	-	**1,500**	-	-
Marine Atlantic Inc.	129,275	112,377	111,910	**87,200**	61,745	39,500
VIA Rail Canada Inc.	342,700	301,021	287,977	**248,504**	203,504	170,004
St. Lawrence Seaway Authority	-	-	2,000	**2,000**	-	-
Pilotage Authorities -						
Atlantic	620	646	-	-	-	-
Laurentian	5,997	3,643	4,340	-	-	-
Great Lakes	648	-	-	-	-	-
Canarctic Shipping Company Limited	2,657	-	-	-	-	-
	518,276	451,151	440,049	**371,122**	297,479	238,689

The decreasing trend in payments to Crown corporations reflects the government's policy of encouraging Crown corporations in moving towards self-sufficiency. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

4.2.7 Funding for Strategic Capital Investment Initiatives

(thousands of dollars)	1993-94 Actual	1994-95 Actual	1995-96 Estimates	**1996-97 Estimates**	1997-98 Planned	1998-99 Planned
Grants and Contributions						
- Highway Improvement Programs	115,747	126,964	110,715	**100,403**	88,631	22,462
- Toronto Rail System	-	1,390	10,000	**-**	-	-
- North West Territories Harbours and Wharves	732	356	800	**1,807**	-	-
- Airports: North West Territories and Ontario	-	4,454	6,026	**2,765**	-	-
Capital						
- Airports: London Dimona Taxiway and Oshawa Runway Extension	320	-	290	-	-	-
- Microwave Landing System (MLS)	13,094	-	25,000	-	-	-
Crown Corporations						
- Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	6,448	-	24,077	**17,906**	22,759	19,714
	136,341	133,164	176,908	**122,881**	111,390	42,176

The Strategic Capital Investment Initiatives (SCII) Program was announced on December 2, 1992 as part of the federal government's Economic and Fiscal Statement. Transport Canada is responsible for administering components relating to highway improvements, a rail system in Toronto, harbours and wharves in the Northwest Territories, airports in Northwest Territories and Ontario and the Jacques Cartier and Champlain Bridges. The Microwave Landing System (MLS) project was cancelled in the February 1995 Budget.

4.3 Assets

4.3.1 Summary of Loans and Investments by Business Line/Activity ($000)

(thousands of dollars)	1993-94 Actual	1994-95 Actual	1995-96 Estimates	**1996-97 Estimates**	1997-98 Planned	1998-99 Planned
Business Lines/Activities						
Policy and Coordination						
Loans to Canada Ports Corporation						
Saint John	18,052	18,052	18,052	**18,052**	18,052	11,836
Prince Rupert	16,182	15,779	15,335	**14,845**	14,305	13,710
Belledune	581	513	440	**363**	281	193
Montreal	4,662	4,111	3,525	**2,903**	2,242	1,540
Vancouver	2,704	2,396	2,065	**1,709**	1,327	916
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	29,431	29,038	28,861	**28,233**	27,848	27,473
Loan to Canadian National Railway Company	99,626	80,680	60,040	**-**	-	-
Total Policy and Coordination	171,238	150,569	128,318	**66,105**	64,055	55,668
Marine						
Loan to Hamilton Harbour Commission	325	275	225	**175**	125	75
Total Department	**171,563**	**150,844**	**128,543**	**66,280**	**64,180**	**55,743**

The above figure shows outstanding balances on loans owed to Transport Canada. In the context of CN commercialization, CN completely repaid its loan to Transport Canada on December 31, 1995.

4.4 Contingent Liability

4.4.1 List of Contingent liabilities

As at March 31, 1995 contingent liabilities estimated at $536.4 million were outstanding against Transport Canada.

- $193.0 million relate to guarantees approved by the Governor in Council for loans to Canadian National and Ridley Terminals Inc. and Export Development Corporation.
- $343.4 million relate to over 100 individual cases of pending or threatened litigation. Most of these claims are for injuries sustained by persons, or damage sustained by their property, while on Transport Canada property, or loss of income claimed to result from Transport Canada actions. The following significant claims have been made:
    - Claim by T1 and T2 Limited Partnership, et al (22 claims) for damages arising from alleged breach of contract when on December 3, 1993 the agreement to privatize Terminals 1 and 2 was cancelled by the government.
    - Claim by 42 airline companies for recovery of the airport fuel concession tax paid since approximately 1947.
    - Claim by Air Canada for injury and/or loss of life and claim for property damage further to a crash of Air Canada DC-9 at Lester B. Pearson International Airport on June 26, 1978.
    - Claim for loss of income arising out of the Canadian Coast Guard's ship's crew strike which commenced November 11, 1989.

While these cases are in various stages of litigation, it is not the policy of the Department to comment on their expected outcomes. They must however, be recognized as potential liabilities against the Crown and are therefore presented for information purposes only.

Appendix 5 - Statutes administered by Transport Canada

- *Aeronautics Act* (RSC 1985 c. A-2) as amended
- *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act* (1992, c.5)
- *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (RSC 1985 c. A-12) as amended
- *Canada Shipping Act* (RSC 1985 c. S-9) as amended
- *Canadian Aviation Safety Board Act* (RSC 1985 c. C-12) as amended
- *Carriage by Air Act* (1985, c. C-26)
- *Carriage of Goods by Water Act* (RSC 1985, c. C-27)
- *Department of Transport Act* (RSC 1985 c. T-18) as amended
- *Government Railways Act* (RSC 1985 c. G-7) as amended
- *Hamilton Harbour Commissioners Act* (SC 1912 c. 98) as amended
- *Harbour Commissions Act* (RSC 1985 c. H-1) as amended
- *Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund Act* (SC 1907 c. 22) as amended
- *Marine and Aviation War Risks Act* (RSC 1970 c. W-3) as amended
- *Maritime Code Act* (SC 1977-78 c. 41)
- *Meaford Harbour Act* (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
- *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)
- *Motor Vehicle Safety Act* (RSC 1985 c. M-10)
- *Motor Vehicle Tire Safety Act* (RSC 1985 c. M-11)
- *Motor Vehicle Transport Act*, 1987 (RS, c.29)
- *National Transportation Act*, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended
- *Navigable Waters Protection Act* (RSC 1985 c. N-22) as amended
- *Ontario Harbours Agreement Act* (SC 1963 c. 39)
- *Passenger Tickets Act* (RSC 1985 c. P-3)
- *Pilotage Act* (RSC 1985 c. P-14) as amended
- *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985 c. P-29) as amended
- *Railway Act* (RSC 1985 c. R-3) as amended
- *Railway Safety Act* (1985, C.32 (4th Supp.))
- *Safe Containers Convention Act* (RSC 1985 c. S-1)
- *Shipping Conferences Exemption Act*, 1987 (RS, c.17)
- *Teleferry Act* (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)
- *Toronto Harbour Commissioners Act*, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended
- *Toronto Harbour Commissioners' Act*, 1985 (SC 1986 c. 10)
- *Transport Act* (RSC 1985 c. T-17) as amended
- *Transportation of Dangerous Goods Act*, 1992 (RSC 1992 c. 34)
- *United States Wreckers Act* (RSC 1985 c. U-3)

Treasury Board of Canada
Secretariat

Ottawa, Ontario
K1A 0R5

Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Canada Post Corporation
Société canadienne des postes
Postage paid
if mailed in Canada
Business Reply
Port payé
si posté au Canada
Réponse d'affaires
0033326399 01

DISTRIBUTION CENTRE
L'ESPLANANDE LAURIER
P-1 WEST TOWER
300 LAURIER AVE
OTTAWA ON K1A 9Z9

CENTRE DE DISTRIBUTION
L'ESPLANANDE LAURIER
P-1 TOUR OUEST
300 AV LAURIER
OTTAWA ON K1A 9Z9

Guide de sécurité maritime
344, rue Slater
6e étage (AMA)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Rapport annuel de la Direction Sécurité routière et réglementation automobile
344, rue Slater
13e étage (AFFCG)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Statistiques sur les collisions de la route au Canada (TP3322)
(Colligées avec la collaboration du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé)

Direction Sécurité routière et réglementation automobile
344, rue Slater
13e étage (AFFCG)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Un certain nombre de publications sur la sécurité des navires traitant des produits, des pratiques et des normes maritimes et sont disponibles à l'adresse suivante :
344, rue Slater
11e étage (AMSB)
Ottawa (Ontario)
KIA 0N7

Appendice 6 - Références

Des renseignements additionnels sur certains sujets traités dans le Budget de Transports Canada sont disponibles par le biais de rapports distincts. Voici la liste de ces rapports et les adresses où l'on peut se les procurer. Des frais s'appliquent dans certains cas.

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

VIA Rail Canada Inc.
2, Place Ville Marie
Montréal (Québec)
H3B 2G6

Marine Atlantique S.C.C.
100, rue Cameron
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 5Y6

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
360, rue Albert
14e étage, salle 1400
Ottawa (Ontario)
K1R 7X7

Société canadienne des ports
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Administration de pilotage de l'Atlantique
le Quai Purdy, Tour 1, Suite 1402
1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2

Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Administration de pilotage des Laurentides
715, place Victoria
6e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Administration de pilotage du Pacifique
1199, rue West Hastings
Suite 300
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4G9

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée
150, rue Metcalfe
19e étage, C.P. 39
Ottawa (Ontario)
K2P 1P1

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES LOCALES

Des rapports annuels pour chacune des Administrations aéroportuaires locales sont disponibles sur demande.

LES PUBLICATIONS D'AUTRES MINISTÈRES

Statistique Canada, 15-201, 51-206
Statistique Canada
Division de la commercialisation
Ventes et services
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Les publications suivantes sont disponibles au Centre de publication du Groupe Communications Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

Office national des transports - Partie III
Tribunal de l'aviation civile - Partie III
Ministère des Pêches et des Océans - Partie III
Politique nationale des aéroports (TP 12163 F)

Rapports de Transports Canada

Havres et Ports - Rapport annuel des résultats financiers
344, rue Slater
5e étage (AMF)
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Appendice 5 - Lois relevant du portefeuille des transports

- *Loi sur l'aéronautique* (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée
- *Loi sur la cession des aéroports* (1992, c.5)
- *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée
- *Loi sur la marine marchande du Canada* (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée
- *Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne* (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée
- *Loi sur le transport aérien* (1985, c. C-26)
- *Loi sur le transport des marchandises par eau* (SRC 1985, c. C-27)
- *Loi sur le Ministère des transports* (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
- *Loi sur les chemins de fer du gouvernement* (SRC 1985 c.G-7) telle que modifiée
- *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton* (SC 1912 c. 98) telle que modifiée
- *Loi sur les Commissions portuaires* (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
- *Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard* (SC 1907 c 22) telle que modifiée
- *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne* (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
- *Loi sur le Code maritime* (SC 1977-1978 c. 41)
- *Loi sur le havre de Meaford* (1866 c. 78, SC 1907 - 08 c. 46)
- *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
- *Loi sur le transport routier* 1987 (SC, c.29)
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (SRC 1985 c. M-10)
- *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (SRC 1985 c. M-11)
- *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
- *Loi sur la protection des eaux navigables* (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée
- *Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario* (SC 1963 c. 39)
- *Loi sur les billets de transport* (SRC 1985 c. P-3)
- *Loi sur le pilotage* (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
- *Loi sur les ports et installations de ports publics* (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
- *Loi sur les chemins de fer* (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
- *Loi sur la sécurité ferroviaire* (SC 1985, C. 32 (4^{e} Suppl.))
- *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* (SRC 1985 c. S-1)
- *Loi sur les conférences maritimes*, 1987 (SC, c.17)
- *Loi sur les téléphériques* (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
- *Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto* (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
- *Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto* (SC 1986 c. 10)
- *Loi sur les transports* (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (SRC 1992 c. 34) telle que modifiée
- *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* (SRC 1985, c. U-3)

4.4 Passif éventuel

4.4.1 Liste des élements de passif éventuel

Au 31 mars 1995, on estimait à 536,4 millions de dollars le passif éventuel de Transports Canada.

- 193 millions de dollars représentant des garanties approuvées par le gouverneur en conseil pour des prêts au Canadien National et à Ridley Terminals Inc. et à la Société pour l'expansion des exportations.
- 343,4 millions de dollars représentant plus de 100 cas individuels de poursuites en cours ou de risques de poursuites. La plupart de ces réclamations visent des blessures subies par des personnes ou des dommages causés à leurs biens pendant qu'elles se trouvaient sur les biens de Transports Canada, ou de pertes de revenus qui, selon leurs allégations, découleraient des actions de Transports Canada. Les principales réclamations suivantes ont été formulées :
    - Réclamation par T1 et T2 Limited Partnership, et al (22 réclamations) pour des pertes entraînées par le prétendu bris de contrat survenu lorsque le gouvernement a annulé l'entente pour la privatisation des aérogares 1 et 2 le 3 décembre 1993.
    - Réclamation par 42 compagnies aériennes pour le recouvrement de la taxe sur la concession de carburant à l'aéroport versée depuis environ 1947.
    - Réclamation par Air Canada pour blessures et pertes de vie et pour dommages matériels à la suite de l'écrasement du DC-9 d'Air Canada à l'aéroport international Lester-B.-Pearson le 26 juin 1978.
    - Réclamation pour la perte de revenus découlant de la grève de l'équipage de la Garde côtière canadienne commencée le 11 novembre 1989.

Pendant que ces cas sont en instance à diverses étapes, le Ministère a pour politique de ne pas formuler de commentaires sur leur issue prévue. Ils doivent cependant être considérés comme des éléments de passif éventuel de l'État et sont par conséquent présentés à des fins documentaires seulement.

4.3 Actif

4.3.1 Sommaire des prêts et dotations en capital par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

(en milliers de dollars)	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Activité ou secteur d'activité						
Politiques et coordination						
Prêts à la Société canadienne des ports						
Saint John	18 052	18 052	18 052	**18 052**	18 052	11 836
Prince Rupert	16 182	15 779	15 335	**14 845**	14 305	13 710
Belledune	581	513	440	**363**	281	193
Montréal	4 662	4 111	3 525	**2 903**	2 242	1 540
Vancouver	2 704	2 396	2 065	**1 709**	1 327	916
Prêts à la société du port de Saint-John	29 431	29 038	28 861	**28 233**	27 848	27 473
Prêts à la Compagnie des chemins de fer du Canada	99 626	80 680	60 040			-
Total Politiques et coordination	171 238	150 569	128 318	**66 105**	64 055	55 668
Marine						
Prêts à la Commission portuaires						
Hamilton	325	275	225	**175**	125	75
Total du Ministère	**171 563**	**150 844**	**128 543**	**66 280**	**64 180**	**55 743**

Les chiffres ci-dessus représentent les soldes dus à Transports Canada sur des prêts. Dans le contexte de la commercialisation du CN, ce dernier a entièrement remboursé son emprunt à Transports Canada le 31 décembre 1995.

4.2.7 Initiatives stratégiques d'investissement en capital

(en milliers de dollars)	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Subventions et contributions						
- Programme routier	115 747	126 964	110 715	**100 403**	88 631	22 462
- Programme ferroviaire de Toronto	-	1 390	10 000	**-**	-	-
- Programme de havres et quais des Territoires du Nord-Ouest	732	356	800	**1 807**	-	-
- Aéroports : Territoires du Nord-Ouest et Ontario	-	**4 454**	6 026	**2 765**	-	-
Dépenses en capital						
- Aéroports : voie de circulation à London Dimona et extension de la piste à Oshawa	320	-	290	-	-	-
- Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)	13 094	-	25 000	-	-	-
Sociétés d'État						
- Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	6 448	-	24 077	**17 906**	22 759	19 714
	136 341	133 164	176 908	**122 881**	111 390	42 176

Le Programme d'initiatives stratégiques d'investissement en capital dans l'infrastructure a été annoncé le 2 décembre 1992 dans l'Énoncé économique et financier du gouvernement fédéral. Transports Canada est chargé d'administrer les éléments concernant l'amélioration des routes, un réseau ferroviaire à Toronto, les havres et quais dans les Territoires du Nord-Ouest, les aéroports dans les Territoires du Nord-Ouest et l'Ontario, et les ponts Jacques-Cartier et Champlain. Le projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) a été annulé dans le Budget de février 1995.

4.2.6 Paiements aux sociétés d'État

(en milliers de dollars)	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Ponts Jacques Cartier et Champlain	35 719	32 589	33 822	**31 918**	32 230	29 185
Société canadienne des ports	660	875	-	**1 500**	-	-
Marine Atlantique S.C.C.	129 275	112 377	111 910	**87 200**	61 745	39 500
VIA Rail Canada	342 700	301 021	287 977	**248 504**	203 504	170 004
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	-	2 000	**2 000**	-	-
Administrations de pilotage						
Atlantique	620	646	-	-	-	-
Laurentides	5 997	3 643	4 340	-	-	-
Grands Lacs	648	-	-	-	-	-
Compagnie de navigation Canarctic Ltée	2 657	-	-	-	-	-
	518 276	451 151	440 049	**371 122**	297 479	238 689

La tendance à la baisse reflète la politique du gouvernement d'encourager les sociétés d'État à atteindre l'autosuffisance. De plus amples renseignements concernant l'exploitation de ces organismes sont donnés à la Partie II du Budget des dépenses.

4.2.5 Présentation par article courant (en milliers de dollars)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Personnel						
Traitements et salaires	966 251	983 944	921 367	**657 996**		
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	130 191	131 550	124 958	**97 584**		
Autres coûts relatifs aux personnel	47 004	23 625	52 132	**15 037**		
	1 143 446	1 139 119	1 098 457	**770 617**	679 948	659 246
Biens et services						
Transports et communications	116 943	114 184	130 375	**82 037**		
Information	8 703	8 868	8 760	**6 752**		
Services professionnels et spéciaux	343 264	330 441	302 556	**320 772**		
Locations	21 620	15 371	17 925	**8 893**		
Achat de services de réparation et d'entretien	111 338	105 482	84 408	**44 181**		
Services publics, matériaux et fournitures	154 572	143 687	154 657	**91 289**		
Paiements aux sociétés d'État	518 286	451 151	440 049	**371 122**		
Autres subventions et paiements	2 004	32 232	2 521	**1 921**		
	1 276 730	1 201 416	1 141 251	**926 967**	614 613	564 941
Dépenses en capital	365 940	308 299	313 281	**241 076**	296 297	272 237
Paiements de transfert						
Paiements par crédit	310 542	337 848	332 282	**406 519**	399 109	236 413
Paiements législatifs	4 316	2 653	6 664	**6 664**	6 664	3 315
	314 858	340 501	338 946	**413 183**	405 773	239 728
Dépenses brutes	3 100 974	2 989 335	2 891 935	**2 351 843**	1 996 631	1 736 152
Moins :						
Recettes à valoir sur le crédit	(929 080)	(1 002 285)	(1 078 811)	**(610 887)**	(483 357)	(481 032)
Total - Dépenses budgétaires nettes	2 171 894	1 987 050	1 813 124	**1 740 956**	1 513 274	1 255 120

Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal 1995-1996 comprennent les dépenses prévues au budget de l'Office du transports du grain. Cet organisme a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transports du grain de l'Ouest.

Le tableau ci-dessus illustre les besoins financiers du Ministère par article. Il est à signaler que les dépenses totales de fonctionnement et en capital dans ce contexte ne correspondent pas avec les autres tableaux du présent document, qui sont présentées par crédit. Le Ministère budgétise normalement les dépenses en capital en fonction des crédits, c'est-à-dire que toutes les dépenses qui auront pour résultat une immobilisation sont affectées au crédit en capital. Toutefois, en plus d'acquérir des immobilisations, Transports Canada se livre aussi à des projets de construction qui résultent dans la création d'immobilisations. Ces projets nécessitent la consommation de fonds pour des articles de dépenses en personnel, en biens et en services. Le tableau ci-dessus est ventilé uniquement par article de dépenses sans tenir compte du crédit.

4.2.3. Fonds renouvelables

Transports Canada n'a aucun fonds renouvelable.

4.2.4. Liste des encouragements fiscaux connexes (en millions de dollars)

Renseignements non disponibles.

4.2.2.1 Détails des paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (en dollars) (suite)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**
Surface				
Paiement à l'appui des améliorations apportées aux croisements, approuvées aux termes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*	9 599 992	8 048 167	8 050 500	**7 545 000**
Contribution à des organismes de recherche choisis pour les aider à entreprendre des travaux de recherche et des études dans le cadre du Programme d'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	42 327	43 913	45 850	-
Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du programme Opération Gareautrain	150 000	150 000	150 000	**150 000**
	9 792 319	8 242 080	8 246 350	**7 695 000**
Administration du Ministère				
Contribution à l'Institut international de formation en gestion aéronautique (IIFGA)	281 445	-	-	-
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	63 000	-	-	-
Contribution à la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles	13 500	7 850	7 850	-
Contributions dans le cadre de la Réserve pour l'amélioration du réseau (2)	2 010 363	2 251 042	3 143 000	**3 068 000**
	2 368 308	2 258 892	3 150 850	**3 068 000**
Total des contributions	295 391 424	286 719 096	317 553 700	**386 178 200**
Total des subventions et contributions	**314 858 774**	**340 500 835**	**338 946 250**	**413 182 900**

(2) Les dépenses réelles de 1993-1994 et 1994-1995 et les dépenses prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les paiements prévus au budget de l'Office du transports du grain. Cet organisme a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transports du grain de l'Ouest.

4.2.2.1 Détails des paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (en dollars) (suite)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**
Marine				
Contribution à la Croix-Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique (1)	215 000	213 700	203 050	-
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire bénévole de recherche et de sauvetage et pour promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents (1)	1 286 254	1 319 073	1 500 000	-
Centre canadien de la sécurité globale	20 000	-	-	-
Ministère des Pêches et de l'Aquaculture du Nouveau-Brunswick	-	246 635	-	-
L'Institut maritime du Québec	-	9 000	-	-
Organisation maritime internationale - Conférence régionale de l'océan Atlantique	-	27 400	-	-
	1 521 254	1 815 808	1 703 050	-
Aviation				
Ligue des cadets de l'air du Canada - Bourse de formation en pilotage	22 500	13 062	13 050	-
Contribution aux aéroclubs, aux écoles et aux instructeurs de pilotage	102 894	-	64 800	-
	125 394	13 062	77 850	-
Système de navigation aérienne				
Versements aux autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes	143 045	161 932	121 100	**384 700**
Aéroports				
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres - Programme initial	14 151 615	12 024 612	12 176 800	**8 225 100**
- Aéroports qui ne font pas partie du réseau national d'aéroports aux termes de la Politique nationale des aéroports	-	-	-	**4 036 000**
Contribution d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes : Québec - Nouveau-Québec : aéroports inuit	13 276 932	-	-	-
Terre-Neuve - Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador	-	474 300	450 100	**404 700**
Autres contributions d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes	14 638 277	8 016 900	11 000 000	**222 000**
Contribution pour les études de faisabilité de cessions des aéroports	47 350	-	-	-
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - Aéroports	-	4 453 612	6 026 000	**2 765 000**
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	-	-	19 000 000	**25 000 000**
	42 114 174	24 969 424	48 652 900	**40 652 800**

(1) La responsabilité pour ces contributions a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.

4.2.2.1 Détails des paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (en dollars) (suite)

Contributions par activité ou secteur d'activité	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**
Politiques et coordination				
Études de recherche et développement sur les transports - Entente de développement économique régional	192 500	114 935	-	-
Association du transport du Canada	399 396	460 013	415 000	-
Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées	4 180 113	3 264 879	5 772 000	-
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER :				
- Québec	3 417 177	5 746 541	2 610 000	-
Entente d'amélioration routière associée au lien routier permanent				
- Nouveau Brunswick	-	-	14 050 000	**10 000 000**
- Île-du-Prince-Édouard	-	6 500 000	7 340 000	**7 545 000**
Accord de développement coopératif de l'Île-du-Prince-Édouard	3 067 566	856 123	-	-
Routes régionales de Terre-Neuve	22 580 859	25 126 816	21 000 000	**21 000 000**
Programme d'amélioration des routes :				
- Nouvelle-Écosse	7 702 153	581 809	3 520 000	**1 743 000**
- Nouveau-Brunswick	7 474 210	10 900 000	14 250 000	**17 000 000**
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme routier	115 746 873	126 964 511	110 715 000	**100 403 000**
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme ferroviaire	-	1 389 844	10 000 000	-
Initiatives stratégiques d'investissement en capital - programme de havres et quais	731 676	356 000	800 000	**1 807 000**
Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve	36 578 724	33 932 416	30 000 000	**35 000 000**
Services de traversier et de cabotage pour marchandises et voyageurs	11 038 780	10 324 189	11 822 000	**10 885 000**
Paiement à la Commission canadienne du blé pour l'acquisition et la location de wagons-trémies afin de transporter du grain dans l'Ouest canadien	17 759 300	19 114 699	14 725 200	**19 000 200**
Allocations aux anciens employés des services des chemins de fer, des navires à vapeur et des télécommunications de Terre-Neuve mutés aux chemins de fer nationaux du Canada	1 467 067	-	1 500 400	**1 500 200**
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard	279 887	-	-	-
Coalition nationale des voituriers-remorqueurs	300 000	-	-	-
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour leur cinquantième anniversaire	700 000	300 000	-	-
L'Institut canadien de recherche sur le camionnage	850 000	650 000	400 000	-
Coopérative des propriétaires de camions-remorques indépendants	420 000	-	-	-
Contribution au Conseil canadien des administrateurs en transports motorisé afin de maintenir et améliorer le système interprovincial d'échange de registre	125 000	22 331	18 000	**17 800**
Aide de transition suite à l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	-	-	-	**78 000 000**
Code canadien de sécurité	-	-	-	**4 077 000**
Contribution à la ville de Montréal pour des travaux de construction sur le boulevard Henri-Bourassa	-	-	-	**19 735 500**
Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal	4 315 649	2 652 792	6 664 000	**6 664 000**
	239 326 930	249 257 898	255 601 600	**334 377 700**

4.2.2.1 Détails des paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (en dollars)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des Dépenses 1995-1996	**Budget des Dépenses 1996-1997**
Subventions par activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination				
Services de traversier et services côtiers pour passagers et fret - Province de la Colombie-Britannique	18 401 000	22 750 792	21 363 800	**22 004 700**
Subvention à la province de Terre-Neuve et du Labrador pour les services de traversier le long de la côte sud de Terre-Neuve et de la péninsule Great Northern	-	31 000 000	-	**5 000 000**
	18 401 000	53 750 792	21 363 800	**27 004 700**
Marine				
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	-	-	-
Subventions aux organismes d'aides aux marins :				
Welland Canal Mission for Sailors	300	-	-	-
Missions to Seamen, Toronto (Ont.)	300	-	-	-
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	-	-	-
British Sailor's Society (Canada)	10 000	-	-	-
Mariners' House of Montréal, Montréal (Qué.)	600	-	-	-
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	-	-	-
Subvention au Conseil canadien de sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	1 500	-	-	-
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	3 500	1 400	-	-
	16 850	1 400	-	-
Aviation				
Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	22 500	13 047	13 050	-
Aéroports				
Subvention pour la ville de Markham concernant l'aéroport de Buttonville	1 000 000	-	-	-
Administration du Ministère				
Comité de la semaine nationale des transports	27 000	16 500	15 700	-
Total des subventions	19 467 350	53 781 739	21 392 550	**27 004 700**

4.2.2. Paiements de transfert par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Subventions par activité ou secteur d'acivité						
Politiques et coordination (3)	18 401	53 751	21 364	**27 005**	22 005	22 005
Marine (1)	17	1	-	-	-	-
Aviation	22	13	13	-	-	-
Système de navigation aérienne	-	-	-	-	-	-
Aéroports	1 000	-	-	-	-	-
Surface	-	-	-	-	-	-
Administration du Ministère	27	17	16	-	-	-
Total des subventions	19 467	53 782	21 393	**27 005**	22 005	22 005
Contributions par activité ou secteur d'activité						
Politiques et coordination	239 327	249 258	255 601	**334 377**	315 269	148 863
Marine (1)	1 521	1 816	1 703	-	-	-
Aviation	126	13	78	-	-	-
Système de navigation aérienne	143	162	121	**385**	385	385
Aéroports	42 114	24 969	48 653	**40 653**	57 759	58 120
Surface	9 792	8 242	8 246	**7 695**	7 695	7 695
Administration du Ministère (2)	2 368	2 259	3 151	**3 068**	2 660	2 660
Total des contributions	295 391	286 719	317 553	**386 178**	383 768	217 723
Total des subventions et contributions	**314 858**	**340 501**	**338 946**	**413 183**	**405 773**	**239 728**

(1) Les dépenses réelles de 1993-1994 et 1994-1995 et les dépenses prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les subventions et contributions pour la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.
(2) Les dépenses réelles de 1993-1994 et 1994-1995 et les dépenses prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent une contribution pour l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.
(3) Comprend des paiements statutaires pour le Pont Victoria.

Transports Canada a quatre types différents de subventions et contributions :

- Les contributions qui visent une période précise après laquelle elles prennent fin (comprend les contributions versées dans le cadre du Programme des initiatives stratégiques d'investissement en capital surtout pour les accords fédéraux-provinciaux sur les routes).
- Les contributions versées pour des projets qui se poursuivent pendant une période indéterminée. Une somme d'argent est affectée chaque année pour ce type de contributions et est ensuite attribuée aux projets selon leur priorité (comprend le Programme d'amélioration des passages à niveau et les améliorations aux aéroports dans le cadre du Programme d'aide financière aux aéroports locaux et locaux-commerciaux).
- Les paiements pour les services reçus (comprend les subventions aux provinces et aux exploitants privés de services de traversiers et les subventions à l'exploitation d'aéroports municipaux).
- Les paiements versés aux institutions dont les activités sont reliées au transport (comprend les paiements aux aéro-clubs et à l'Opération Gareautrain).

Les paiements de transfert avaient commencé à diminuer à la suite des réductions annoncées dans l'Énoncé économique de décembre 1992 (même si les projets routiers et la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées avaient été exemptés de ces réductions). Toutefois, le Programme des initiatives stratégiques d'investissement en capital lancé en 1993-1994 et les programmes routiers reliés au lien permanent et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires qui ont commencé en 1995-1996 et le programme d'aide de transition suite à l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ont eu pour effet d'augmenter les paiements de transfert.

4.2.1.2 Sommaire des recettes par source (en milliers de dollars)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Recettes :						
Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral						
Politiques et coordination	65	33	-	-	-	-
Marine (1)	27 426	23 261	28 981	**22 934**	28 934	31 934
Aviation	1 320	1 948	8 417	**12 075**	15 385	15 533
Système de navigation aérienne	45 131	38 548	55 735	**212 551**	222 089	230 716
Aéroports	290 170	302 538	310 407	**304 300**	158 400	144 300
Surface	280	878	310	**310**	-	-
Administration du Ministère	453	3 583	1 108	**60**	-	-
	364 845	370 789	404 958	**552 230**	424 808	422 483
2. Taxe sur le transport aérien						
Système de navigation aérienne	530 023	588 807	620 400		Voir note 2	
	894 868	959 596	1 025 358	**552 230**	424 808	422 483
Recouvrements :						
1. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada						
Marine (1)	2 328	659	1 388	-	-	-
Aviation	-	3 683	8 509	**8 560**	8 560	8 560
Système de navigation aérienne	212	531	28	**4 666**	4 606	4 606
Aéroports	676	695	845	**607**	607	607
Administration du Ministère	2 815	3 872	1 880	**1 605**	1 605	1 605
	6 031	9 440	12 650	**15 438**	15 378	15 378
2. Recouvrements : au sein du Ministère						
Aviation	13 623	13 845	14 236	**20 928**	21 061	21 061
Système de navigation aérienne	278	300	398	**14 548**	14 367	14 367
Aéroports	434	44	-	**38**	38	38
Administration du Ministère	13 846	19 061	26 169	**7 705**	7 705	7 705
	28 181	33 250	40 803	**43 219**	43 171	43 171
Total des recouvrements	34 212	42 690	53 453	**58 657**	58 549	58 549
Total des recettes à valoir sur le crédit et recouvrements	**929 080**	**1 002 286**	**1 078 811**	**610 887**	**483 357**	**481 032**

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes et les recouvrements reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.

(2) À compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système de navigation aérienne à une entité commercialisée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère, est maintenant portée au crédit du Trésor.

4.2.1.1 Détails des recettes par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Aéroports						
Location	58 717	52 949	46 439	**42 902**	4 362	1 787
Concessions	76 308	90 018	88 239	**83 649**	8 505	3 485
Redevances d'atterrissage	76 365	85 092	88 408	**79 340**	8 067	3 305
Redevances générales d'aérogare	40 362	44 777	49 672	**44 607**	4 535	1 858
Divers	10 288	10 894	9 550	**9 155**	931	381
Paiements reliés aux baux	19 622	17 100	28 099	**44 647**	132 000	133 484
Recettes de biens meubles	8 508	1 708	-	-	-	-
Recouvrement de l'Activité Système de navigation aérienne						
Services d'entretien	46	44	-	-	-	-
Recouvrement pour le programme des services de						
l'environnement - services de météorologie	179	231	300	-	-	-
Recouvrement de la GRC	676	464	-	-	-	-
Divers recouvrements d'autres ministères	209	-	545	**645**	645	645
	291 280	303 277	311 252	**304 945**	159 045	144 945
Surface						
Centre d'essais pour véhicules automobiles	280	878	310	**310**	-	-
Administration du Ministère						
Services de formation et d'informatique	17 114	26 516	29 157	**9 370**	9 310	9 310
Total des recettes à valoir sur le crédit	929 080	1 002 285	1 078 811	**610 887**	483 357	481 032
Recettes portées au Trésor par activité ou secteur d'activité						
Politiques et coordination						
Rentabilité des investissements	27 147	24 312	25 000	**20 000**	18 000	15 000
Ajustements	1 367	2 148	-	-	-	-
Ventes	-	-	-	-	-	7 000
	28 514	26 460	25 000	**20 000**	18 000	22 000
Marine						
Rentabilité des investissements	15	13	679	-	-	6 800
Ventes	4 285	4	-	-	-	4 000
Ajustements	6 825	11 438	-	-	-	-
	11 125	11 455	679	-	-	10 800
Aviation						
Ajustements	2 079	1 423	-	-	-	-
Système de navigation aérienne						
Taxe sur le transport aérien		Voir note 2		**688 904**	726 284	766 607
Aéroports						
Ajustements	1 047	1 937	-	-	-	-
Surface						
Ajustements	270	105	-	-	-	-
Administration du Ministère						
Privilèges, licences et permis de location						
de wagons-trémies (3)	4 904	7 024	3 200	**8 000**	8 000	8 000
Ajustements	7 437	14 500	-	-	-	-
Ventes	-	-	-	-	-	53 800
	12 341	21 524	3 200	**8 000**	8 000	61 800
Total des recettes portées au Trésor	55 376	62 904	28 879	**716 904**	752 284	861 207
Total des recettes du Programme	**984 456**	**1 065 189**	**1 107 690**	**1 327 791**	**1 235 641**	**1 342 239**

3) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.

4.2.1.1 Details des recettes par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Recettes à valoir sur le crédit par activité ou secteur d'activité						
Politiques et coordination						
Divers	65	33	-	-	-	-
Marine						
Réapprovisionnement de l'Arctique (1)	9 589	6 575	9 000	-	-	-
Droits de quai et de port	7 650	8 977	14 203	**16 103**	18 103	19 103
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	2 891	3 709	4 901	**6 831**	8 831	10 831
Recettes du trafic radiomaritime (1)	2 778	809	1 277	-	-	-
Déductions des employés pour la location de logement (1)	443	423	470	-	-	-
Activités des ateliers de Prescott (1)	72	75	90	-	-	-
Sommes recouvrées auprès du ministère de l'Environnement (1)	50	65	26	-	-	-
Sommes recouvrées auprès du ministère des Pêches et des Océans (1)	557	96	-	-	-	-
Paiements par les commissions portuaires	-	-	-	-	2 000	2 000
Divers	5 724	3 191	402	-	-	-
	29 754	23 920	30 369	**22 934**	28 934	31 934
Aviation						
Ventes, location et licences	766	1 432	7 864	**11 622**	14 932	15 080
Autres droits de services	223	71	4	-	-	-
Services à l'extérieur du Canada (approbations réglementaires)	331	445	549	**453**	453	453
Recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne - Services d'hélicoptères et de télécommunications	13 623	13 845	14 236	**14 260**	14 393	14 393
Recouvrement des coûts de la Défence nationale - Services d'entretien de la flotte pour les vols officiels	-	2 508	7 365	**7 365**	7 365	7 365
Recouvrement des coûts du Système de navigation aérienne - fourniture de services et formation de vol	-	-	-	**6 668**	6 668	6 668
Divers recouvrements	-	1 174	1 144	**1 195**	1 195	1 195
	14 943	19 475	31 162	**41 563**	45 006	45 154
Système de navigation aérienne						
Taxe sur le transport aérien	530 023	588 807	620 400		Voir note 2	
Droit en route (international)	39 481	36 242	52 558	**207 339**	215 664	224 291
Ventes, location et licences	1 404	1 421	1 982	**1 604**	1 609	1 609
Autres droits de services	4 246	885	1 195	**770**	770	770
Formation (recettes et recouvrements)	Voir Administration du Ministère			**21 501**	22 468	22 468
Recouvrement des coûts des Services de l'environnement - Entretien électronique/observations météorologiques	212	145	28	-	-	-
Recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne - Services d'hélicoptères et de télécommunications	278	300	398	**375**	375	375
Divers	-	386	-	**176**	176	176
	575 644	628 186	676 561	**231 765**	241 062	249 689

(1) Les montants réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les montants prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les recettes et les recouvrements reliés à la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.

(2) À compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système de navigation aérienne à une entité commercialisée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère, est maintenant portée au crédit du Trésor.

4.2.1. Dépenses brutes et nettes du Ministère par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

	Budget principal 1995-96	Budget principal 1996-97	Prévu 1997-98	Prévu 1998-99
Total des dépenses nettes par activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination	724 762	746 229	644 775	415 323
Marine (1)	581 615	60 019	52 932	34 187
Aviation	121 890	125 180	120 502	120 212
Système de navigation aérienne	29 631	(106 856)	(204 399)	(226 226)
Aéroports	115 633	79 506	41 191	7 534
Surface	47 280	45 324	44 555	44 133
Administration du Ministère (2)	155 502	74 650	61 434	(1 250)
Totales des dépenses nettes	1 776 313	1 024 052	760 990	393 913

(1) Les dépenses et les recettes prévues pour 1995-1996 dans le Budget principal comprennent celles de la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.
(2) Les dépenses et les recettes prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent celles de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.
(3) À compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système navigation aérienne à une entité commercialisée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère, est maintenant portée au crédit du Trésor.

4.2 Recettes et dépenses

4.2.1. Dépenses brutes et nettes du Ministère par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

	Budget principal 1995-96	Budget principal 1996-97	Prévu 1997-98	Prévu 1998-99
Dépenses brutes par activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination	749 762	766 229	662 775	437 323
Marine (1)	612 663	82 953	81 866	76 921
Aviation	153 052	166 743	165 508	165 366
Système de navigation aérienne	706 192	813 813	762 947	790 070
Aéroports	426 885	384 451	200 236	152 479
Surface	47 590	45 634	44 555	44 133
Administration du Ministère (2)	187 859	92 020	78 744	69 860
	2 884 003	2 351 843	1 996 631	1 736 152
Moins :				
Recettes à valoir sur le crédit et recettes portées au Trésor par activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination	-	-	-	-
	25 000	20 000	18 000	22 000
Marine (1)	30 369	22 934	28 934	31 934
	679	-	-	10 800
Aviation	31 162	41 563	45 006	45 154
	-	-	-	-
Système de navigation aérienne (3)	676 561	231 765	241 062	249 689
	-	688 904	726 284	766 607
Aéroports	311 252	304 945	159 045	144 945
	-	-	-	-
Surface	310	310	-	-
	-	-	-	-
Administration du Ministère (2)	29 157	9 370	9 310	9 310
	3 200	8 000	8 000	61 800
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Trésor	1 107 690	1 327 791	1 235 641	1 342 239

Appendice 4 - Renseignements financiers supplémentaires

4.1 Dépenses nettes du portefeuille par activité ou secteur d'activité

Besoins financiers en 1996-1997

(en milliers de dollars)

				Autorisations de dépenser	
	Total des dépenses brutes	Recettes à valoir sur le crédit	Total du portefeuille Budget principal	Dépenses législatives	Dépenses non législatives (crédits votés)
Transports Canada					
Activité ou secteur d'activité					
Politiques et coordination	766 229	-	766 229	8 613	757 616
Marine	82 953	(22 934)	60 019	3 735	56 284
Aviation	166 743	(41 563)	125 180	13 354	111 826
Système de navigation aérienne	813 813	(231 765)	582 048	54 623	527 425
Aéroports	384 451	(304 945)	79 506	13 398	66 108
Surface	45 634	(310)	45 324	3 094	42 230
Administration du Ministère	92 020	(9 370)	82 650	6 494	76 156
Total du programme	2 351 843	(610 887)	1 740 956	103 311	1 637 645
Office national des transports	32 007	-	32 007	9 857	22 150
Tribunal de l'aviation civile	902	-	902	70	832
Total du portefeuille	2 384 752	(610 887)	1 773 865	113 238	**1 660 627**
Recettes à valoir sur le crédit	(610 887)				
Autres recettes et dépenses					
Recettes portées au Trésor	(716 904)		(716 904)		
Coût estimatif des services rendus par les autres ministères	148 040		148 040		
Dépenses nettes du portefeuille	**1 205 001**		**1 205 001**		

MINISTÈRE PRINCIPAL ET AUTRES MINISTÈRES PARTICIPANTS

- Ministère promoteur : Transports Canada
- Autorité contractante : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Ministères participants :
  - Industrie Canada
  - Agence de promotion économique du Canada atlantique
  - Agence de diversification de l'Économie de l'Ouest canadien
  - Agence fédérale du développement régional - Québec

ÉTAPES IMPORTANTES **Dat**

- Approbation de principe juin 19
- Approbation préliminaire du projet juillet 19
- Approbation préliminaire du projet - modification septembre 19
- Approbation finale du projet - phase I juillet 19
- Adjudication du marché d'acquisition d'un modèle-type mars 19
- Adjudication du marché - CAT I, II, III décembre 19
- Première livraison - acquisition d'un modèle-type janvier 19
- Projet annulé mars 19

RÉSUMÉ DES COÛTS : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
MLS	44 514	44 514	-	-

Nota: Les prévisions des dépenses au 31 mars 1996 comprennent les frais de clôture de projet et ceux de dissolution de contrat qu'il faudra peut-être, après vérification, verser à l'entrepreneur selon les conditions de l'entente. Les dépenses pourraient être encore plus élevées si le Conseil de règlements des différends contractuels décidait d'augmenter le montant des réclamations de l'entrepreneur ou encore si les actionnaires de l'entreprise s'adressaient aux tribunaux pour régler leurs réclamations et les clauses en litige.

ÉTAPES IMPORTANTES	Dates
• Approbation du document d'approbation de programme	mai 1985
• Demande de prix et disponibilité	mai 1987
• Demande de propositions	février 1989
• Approbation préliminaire du projet	mai 1989
• Approbation finale du projet	novembre 1989
• Adjudication du marché de production/construction	décembre 1989
• Revue de la conception du système	décembre 1990
• Examen des spécifications des logiciels	novembre 1992
• Première examen de l'avancement de l'élaboration	juin 1993
• Deuxième examen de l'avancement de l'élaboration	novembre 1993
• Troisième examen de l'avancement de l'élaboration	juin 1994
• Quatrième examen (modifié) de l'avancement de l'élaboration	novembre 1994
• Approbation finale du projet modifié	septembre 1995
• Élaboration de code : assemblage numéro 1	septembre 1995
• Élaboration de logiciel : assemblage numéro 1	septembre 1995

RÉSUMÉ DES COÛTS : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
CAATS	658 658	429 272	**132 363**	97 023
Activités de formation, d'installation et de location	75 000	4 344	**25 276**	45 380

c. Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)

APERÇU

Le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) est un système électronique d'approche et d'atterrissage de précision adopté en 1978 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'usage international.

La transition au MLS à l'échelle internationale était prévue pour 1998 et demandait l'installation d'un nouvel équipement aux aéroports et à bord des aéronefs. En raison des délais généralisés de mise en oeuvre et de l'arrivée de la technologie des satellites, l'OACI a révisé le plan de transition en mars 1995. Par la suite, elle a pris la décision de prolonger pour une période indéfinie l'utilisation du Système d'atterrissage aux instruments et de poursuivre le développement de la technologie de l'approche de précision par satellites.

Les progrès enregistrés dans le domaine de la navigation par satellites, l'examen du plan de transition effectué par l'OACI et l'annulation des contrats d'élaboration du MLS par les États-Unis ayant modifié le contexte national et international de la mise en oeuvre de ce système, Transports Canada décidait, le 31 mars 1995, d'annuler le projet MLS après avoir réévalué les besoins futurs de ce système au Canada et après avoir découvert que la longévité du Système d'atterrissage aux instruments pouvait être prolongée jusqu'à ce que l'approche de précision à l'aide de la navigation par satellites soit au point.

b. Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS)

APERÇU

La stratégie d'acquisition du CAATS a été approuvée en juin 1988 pour des systèmes opérationnels de traitement des données de vol aux centres de contrôle régionaux, y compris l'équipement pour unités de contrôle terminales, tours de contrôle d'aéroport et l'unité de réservation d'altitude, ainsi que pour l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôleur aux centres de contrôle régionaux et aux unités de contrôle terminales. Il reste aussi à acquérir des systèmes non opérationnels de traitement des données de vol et des postes de travail polyvalents de contrôleur pour la formation dispensée à l'Institut de formation de Transports Canada, de Cornwall, au Centre de recherche et d'expérimentation, de l'aéroport international Macdonald-Cartier, et au Centre des systèmes techniques, d'Ottawa.

L'objectif global de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent :

- Permettre à l'Activité de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien
- Répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité
- Permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui améliorent en outre leur productivité
- Faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs, et des services de planification de vol améliorés.

L'approbation finale du projet a été obtenue le 23 novembre 1989, pour un coût total estimatif de 658 658 000 dollars. En avril 1995, l'État a amorcé des négociations visant à modifier le contrat du CAATS à la suite de la proposition soumise par Hughes Aircraft of Canada Systems Division (HCSD). Ces intenses négociations ont permis à toutes les parties d'en arriver à une entente de principe. En septembre 1995, le Conseil du Trésor a sanctionné l'approbation définitive du projet et un nouveau contrat a été signé.

MINISTÈRE PRINCIPAL ET AUTRES MINISTÈRES PARTICIPANTS

- Ministère promoteur : Transports Canada
- Autorité contractante : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Ministère participant : Industrie Canada

RÉALISATIONS

La composante technique du projet a donc été modifée de façon à réduire la fonctionnalité initiale et à préparer un design plus ouvert qui rendra possible des mises à jour ultérieures. Une somme de 75 millions de dollars, ajoutée au projet d'immobilisations provisoire et assumée par Transports Canada, financera les activités de formation, d'installation et de location.

Le système CAATS assurera le traitement des données de vol entre toutes les principales installations aéroportuaires au Canada. Grâce à des postes polyvalents de contrôleur hautement perfectionnés, au radar et à l'affichage des informations de vol, l'efficacité et l'efficience des contrôleurs seront accrues. Ce système sera relié à sept centres de contrôle régionaux, à deux unités de contrôle terminales éloignées et à 23 tours de contrôle des aéroports les plus fréquentées. Le CAATS, un système qui possède à la fois des capacités d'expansion et de mises à jour supplémentaires, assurera de façon constante la sécurité, l'efficience et l'efficacité de la navigation aérienne au Canada.

3.3 Description des grands projets de l'État

a. Projet de modernisation des radars (RAMP)

APERÇU

En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de :

- 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale
- 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome
- 29 équipements des installations d'affichage
- 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

MINISTÈRE PRINCIPAL ET AUTRES MINISTÈRES PARTICIPANTS

- Ministère promoteur : Transports Canada
- Autorité contractante : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
- Ministère participant : Industrie Canada

RÉALISATIONS

À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 202,16 millions de dollars, et les retombées compensatrices à 216,0 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 50,0 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 6,0 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes :

- Atlantique 27,6 millions de $
- Québec 109,2 millions de $
- Ontario 200,6 millions de $
- Ouest 80,8 millions de $

Les travaux pour intégrer les avertissements d'altitude minimale de sécurité, les alertes de trajectoire et les présentations météorologiques aux contrôleurs aériens seront terminés d'ici mars 1996. À l'exception de quatre systèmes d'équipement de postes d'affichage utilisés en ce moment de façon temporaire à d'autres fins, tous les systèmes RAMP ont été livrés, installés, mis à l'essai et mis en service.

ÉTAPES IMPORTANTES	Dates
• Approbation du document d'approbation de programme	juillet 1979
• Approbation préliminaire du projet	juillet 1981
• Approbation finale du projet	juillet 1983
• Adjudication du marché de production/construction	mai 1984
• Mise en service du premier système	août 1989
• Réception du dernier équipement du fournisseur	novembre 1992
• Mise en service des derniers systèmes	septembre 1995

RÉSUMÉ DES COÛTS: Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
RAMP	795 000	792 589	**2 411**	-

3.2.1 Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus actuel (suite)

(en milliers de dollars)		Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Augmentation/ (Diminution)
AÉROPORTS (SUITE)				
12.	**Lester-B.-Pearson** - Restoration de la voie de circulation Bravo	1 776	35	**(1 741)**
	Projet annulé.			
13.	**Ottawa** - Centre de données techniques	2 041	70	**(1 971)**
	Projet annulé.			
14.	**Churchill** - Aérogare	4 793	2 095	**(2 698)**
	Portée du projet réduite.			
15.	**Fort Smith** - Recouvrement de la piste 11-29, et de la voie circulation	1 435	98	**(1 337)**
	Aéroport transféré au gouvernement du Territoires du Nord-Ouest.			
ADMINISTRATION DU MINISTÈRE				
16.	**Administration centrale** - Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel	49 600	51 792	**2 192**
	L'augmentation du coût total estimatif est attribuable à la mise au point de l'effet prévu du transfert d'articles de dépenses précis du poste Autres coûts de fonctionnement au poste Capital suite à une stratégie révisée pour le développement, la réalisation et le soutien opérationnel continu du projet. Des réductions substantielles dans les coûts de soutien compensent largement l'augmentation des coûts en capital.			

3.2.1 Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus actuel (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Augmentation/ (Diminution)
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (SUITE)			
4. **Administration centrale** - Modernisation des radars (RAMP)	810 504	795 000	**(15 504)**
Projet bientôt terminé; total des coûts inférieur à celui prévu.			
5. **Administration centrale** - Systèmes d'atterrissage hyperfréquence	73 252	44 514	**(28 738)**
Projet annulé.			
6. **Administration centrale** - Traduction des manuels des manufacturiers	22 298	14 091	**(8 207)**
Portée du projet réduite, coûts modifiés en conséquence.			
7. **Québec** - Tour de contrôle	15 792	9 530	**(6 262)**
Le projet «Complexe Aviation» a été réduit en une tour de contrôle autonome seulement.			
AÉROPORTS			
8. **Administration centrale** - Acquisition/Restauration de véhicles d'intervention d'urgence	10 515	13 660	**3 145**
La restauration de certains véhicules a été ajoutée au projet.			
9. **Lester-B.-Pearson** - Remplacement du système de contrôle d'accès	2 605	4 236	**1 631**
La portée des travaux a augmenté.			
10. **Lester-B.-Pearson** - Amélioration des dispositifs de protection des personnes à l'aérogare 1	7 139	2 885	**(4 254)**
Les deux éléments suivants sont maintenant présentés comme projets distincts : - Amélioration des dispositifs de protection des personnes- à l'aérogare 2. - Modification des portes de sortie désignées de l'aérogare 1.			
11. **Lester-B.-Pearson** - Rénovation du parc de stationnement de l'aérogare 1	10 195	13 090	**2 895**
Estimation indicative amélioré à une estimation fondée.			

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
ADMINISTRATION DU MINISTÈRE					
Finances et Administration					
Administration centrale					
[16]Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (F-AF)	49 600	51 792	51 792	-	-
Interréseau Transports Canada (F-)	6 100	6 100	4 858	**1 242**	-
Personnel					
Administration centrale					
Système intégré du personnel de Transports Canada - SIPT (B-AF)	9 031	9 031	8 690	-	341
Cornwall, Ontario					
Remplacement du simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne (C-AF)	5 050	4 484	1 984	-	2 500
L'Office du transport du grain de l'Ouest					
Winnipeg, Manitoba					
Portes de déchargement Fabco	6 447	6 440	4 169	**2 271**	-
Projets Administration du Ministère de moins de 1 million de dollars				**6 953**	
Total Administration du Ministère				**10 466**	
Total Transports Canada				**449 282**	

3.2.1 Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus actuel

(en milliers de dollars)		Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	**Augmentation/ (Diminution)**
MARINE				
1.	**Argentia** - Reconstruction du quai	12 542	8 543	**(3 999)**
	Portée du projet réduite.			
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE				
2.	**Administration centrale** - Achat en quantité des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien	43 010	25 035	(17 975)
	Portée du projet modifiée; coûts modifiés en conséquence.			
3.	**Administration centrale** - Groupes électrogènes sans coupures - achat en quantité	14 475	11 835	(2 640)
	Projet réalisé à un coût inférieur à celui prévu en 1995-1996. Aucun besoin futur.			

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
AÉROPORTS (SUITE)					
Ottawa, Ontario					
Aéroport international Macdonald-Cartier					
Prolongement du réseau de distribution d'eau et du réservoir (F-AD)	-	2 068	380	**1 289**	399
Réparation de la clôture de l'aéroport (F-AD)	1 373	1 373	615	**680**	78
[13]Centre de données techniques (F-AD)	2 041	70	70	**-**	-
Système automatisé de sécurité d'accès (F-AD)	1 438	1 485	371	**648**	466
Kapuskasing, Ontario					
Reconstruction tablier, voie de circulation A et piste 17-35 (F-AD)	3 600	2 672	126	-	2 546
London, Ontario					
Restauration des voies de circulation G et H et du balisage lumineaux (I-AD)	-	1 394	56	**49**	1 289
North Bay, Ontario					
Construction d'une nouvelle aérogare (I-AD)	8 127	8 449	199	-	8 250
Sault Ste. Marie, Ontario					
Branchement sur le réseau de distribution d'eau de la ville (I-AD)	2 976	2 976	94	-	2 882
Réfection de la piste 04-22 et des voies de circulation et du tablier (I-AD)	-	2 741	-	-	2 741
Réfection de la piste 11-29 (I-AD)	2 138	2 088	12	-	2 076
Thunder Bay, Ontario					
Nouvelle aérogare, station d'information de vol et installation des services techniques (F-AEP)	30 452	29 885	29 800	**85**	-
Aéroport international de Winnipeg, Manitoba					
Restructuration du tablier 5 et de la voie de circulation J (F-AD)	-	1 604	1 511	**93**	-
Churchill, Manitoba					
[14]Aérogare (I-AD)	4 793	2 095	104	**1 991**	-
Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest					
[15]Recouvrement de la piste 11-29 et de la voie de circulation (F-AD)	1 435	98	98	-	-
Projets Aéroports de moins de 1 million de dollars				**35 136**	
Total Aéroports				**135 100**	
SURFACE					
Tous les projets en immobilisations sont de moins de 1 million de dollars				**2 419**	

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
AÉROPORTS					
Administration centrale					
[8]Acquisition/Restauration de véhicules d'intervention d'urgence (F-AD)	10 515	13 660	5 755	**3 933**	3 972
Équipement de détection relié à la sûreté (F-AD)	-	7 458	87	**7 371**	-
Moncton, Nouveau-Brunswick					
Remplacement du réservoir et amélioration du réseau de distribution d'eau (F-AD)	1 881	1 757	478	**1 194**	85
Gander, Terre-Neuve					
Installation d'un système d'atterrissage de catégorie II (I-AD)	-	1 818	14	**66**	1 738
Aéroport international de Halifax, Nouvelle-Écosse					
Amélioration du système de climatisation (F-AD)	14 185	14 185	8 675	**5 510**	-
Système de protection contre les incendies - Aérogare (F-AD)	1 625	1 625	910	**715**	-
Réalisation d'un centre de données techniques (F-AD)	1 415	1 415	1 336	**79**	-
Sept-Îles Québec					
Amélioration et restauration d'un système de drainage (Phase I) (F-AD)	-	1 238	213	**125**	900
Québec, Québec					
Agrandissement de l'aérogare (F-AEP)	20 906	20 907	12 597	**8 310**	-
Réfection route d'entrée/ périphérique (I-AD)	1 061	1 361	111	**-**	1 250
Travaux de drainage (F-AD)	2 674	2 441	2 441	**-**	-
Toronto, Ontario					
Aéroport international Lester-B.-Pearson					
[9]Remplacement du système de contrôle d'accès (F-AD)	2 605	4 236	3 236	**1 000**	-
[10]Amélioration des dispositifs de protection des personnes à l'aérogare 1 (F-AD)	7 139	2 885	807	**2 078**	-
Projet d'aménagement côté piste (F-AEP)	154 032	154 317	50 002	**23 208**	81 107
Réparation de la toiture des aérogares 1 et 2 - phase 2 (F-AD)	-	5 044	647	**4 397**	-
[4]Rénovation du parc de stationnement de l'aérogare 1 (F-AD)	10 195	13 090	4 366	**8 703**	21
Rénovation des entrées principales - Aérogares 1 et 2 (F-AD)	2 568	2 984	564	**2 420**	-
Réfection des routes et passerelles - phase 2 (F-AD)	2 933	2 945	2 244	**701**	-
Rénovation du parc de stationnement de l'aérogare 2 (F-AD)	4 707	5 351	414	**2 107**	2 830
Remplacement des dalles du tablier de l'aérogare 2 (F-AD)	-	1 060	924	**136**	-
Amélioration des dispositifs de protection des personnes à l'aérogare 2 (I-AD)	-	2 579	300	**2 279**	-
Réaménagement des salles de bain de l'aérogare 2 (I-AD)	-	2 300	100	**2 200**	-
Rénovation de la piste 06R-24L (F-AD)	-	6 091	1 345	**4 746**	-
Construction d'un bâtiment de qualité d'eau - tablier de l'aérogare II (I-AD)	-	2 384	225	**2 159**	-
Modification des portes de sortie désignées de l'aérogare 1 (I-AD)	-	1 603	250	**1 353**	-
[12]Restoration de la voie de circulation Bravo (F-AD)	1 776	35	35	**-**	-
Installation de dégivrage satellite (F-AD)	-	10 674	335	**10 339**	-

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (SUITE)					
Complexe de l'ordinateur de la tour (F-AF)	-	2 521	1 100	**1 356**	65
Projet pilote de l'AIMS (F-AF)	-	2 378	1 148	**1 230**	-
Système de graphiques météorologiques (F-AF)	-	8 954	3 081	**577**	5 296
Plan d'action AWOS (F-AF)	-	2 369	1 784	**520**	65
Système de réponse automatique vocale (F-AF)	-	2 172	-	**147**	2 025
Achat de 8 systèmes de navigation par inertie (F-AF)	-	2 186	2 115	**71**	-
Agrandissement du centre des systèmes techniques (F-AP)	-	9 403	1 026	**5 679**	2 698
Halifax, Nouvelle-Écosse					
Remplacement de la tour de contrôle (F-AF)	7 027	7 027	1 268	**3 110**	2 649
Québec, Québec					
[7]Tour de contrôle (F-AF)	15 792	9 530	4 501	**4 616**	413
Brisay, Québec					
Couverture radar/Nord du Québec (I-AF)	6 363	6 363	5 321	**150**	892
Lac Eon, Québec					
Décontamination de la station (F-AF)	-	1 437	1 017	**254**	166
Dorval, Québec					
Réaménagement du centre d'évacuation (F-AF)	-	1 183	725	**458**	-
Montréal, Québec					
Coûts de Transports Canada reliés au projet d'agrandissement du CCR (MAATS/CAATS) (I-AF)	-	3 727	-	**2 472**	1 255
Toronto, Ontario					
Nouvelle tour de contrôle (I-AF)	16 562	16 562	1 397	**10 056**	5 109
Remplacement des réservoirs de stockage sous-terrains (I-AF)	2 436	2 405	1 892	**400**	113
Remplacement des réservoirs de stockage en surface (I-AF)	2 579	2 156	380	**648**	1 128
Modernisation des installations de télécommunication (F-AF)	-	1 167	222	**227**	718
Modernisation du SNA - Étape 1, phase 2 (F-AF)	-	1 442	1 171	**271**	-
Moosonee, Ontario					
Remplacement du VOR/DME (F-AF)	1 170	875	650	**225**	-
North Bay, Ontario					
Construction d'une tour de contrôle (F-AF)	-	1 462	1 412	**50**	-
Saskatoon, Saskatchewan					
Remplacement de la tour (F-AF)	-	6 551	313	**1 692**	4 546
Vancouver, Colombie-Britanique					
Construction d'une tour de contrôle (F-AF)	14 803	14 803	13 742	**1 061**	-
Installation d'aides à l'approche (F-AF)	5 887	4 894	4 244	**650**	-
Rankin Inlet, Territoires du Nord-Ouest					
Aérogare et station d'information de vol (I-AF)	1 567	2 231	2 223	**8**	-
Projets Système de navigation aérienne de moins de 1 million de dollars				**41 392**	
Total Système de navigation aérienne				**257 500**	

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration centrale					
Installation combinée du système de navigation aérienne (F-AF)	34 976	34 976	32 914	**500**	1 562
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander (F-AF)	3 382	3 382	2 107	**500**	775
Étude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique (F-AF)	2 648	2 648	2 195	**453**	-
Radiogoniomètre VHF-DF - aides à la navigation (F-AF)	2 846	2 802	2 765	**37**	-
[2]Achat en quantité des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (F-AF)	43 010	25 035	23 858	**677**	500
Coûts de Transports Canada reliés au Programme de remplacement des TACAN (F-AF)	2 133	1 952	1 952	**-**	-
Modifications aux simulateurs intérimaires régionaux (F-AF)	2 685	2 685	2 634	**51**	-
Transreceveurs terrestres portatifs VHF-AM (F-AF)	1 305	1 305	1 273	**32**	-
Achat de moniteurs/contrôleurs (F-AF)	5 416	5 416	3 868	**1 098**	450
Achat de systèmes transmissiomètres (F-AF)	7 870	7 870	3 345	**2 600**	1 925
[3]Groupes électrogènes sans coupures - achat en quantité (F-AF)	14 475	11 835	11 835	**-**	-
OIDS-1 et OIDS-2 (F-AF)	5 496	5 496	5 042	**454**	-
Système national de traitement de données de vol (NFDPS) (F-AF)	2 924	2 924	2 903	**21**	-
[4]Modernisation des radars (RAMP) (F-AF)	810 504	795 000	792 589	**2 411**	-
Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (F-AF)	658 658	658 658	429 272	**132 363**	97 023
[5]Systèmes d'atterrissage hyperfréquence (I-AF)	73 252	44 514	44 514	**-**	-
Élaboration de l'ingénérie de la formation automatisée (F-AF)	1 936	1 936	1 839	**97**	-
Simulateur pour la gestion de l'espace aérien contrôlé par le Canada (CAMSIM) (F-AF)	50 999	50 999	41 208	**9 791**	-
[6]Traduction des manuels des manufacturiers (F-AF)	22 298	14 091	2 789	**400**	10 902
Réaménagement du système d'atterrissage à tubes (F-AF)	6 868	6 868	3 281	**1 587**	2 000
Approvisionnement AWOS (F-AF)	14 897	14 897	5 006	**4 950**	4 941
Équipement télécommandé à composition automatique (F-AF)	1 834	1 747	1 274	**473**	-
Remplacement des systèmes d'alimentation sans coupure aux CCR (I-AF)	20 071	20 071	2 438	**12 327**	5 306
Système de surveillance des corridors aériens de l'Atlantique Nord (I-AF)	-	7 572	996	**6 206**	370
Achat de l'équipement ICCS (F-AF)	-	7 699	638	**1 762**	5 299
Mise en oeuvre des opérations de navigation par satellite (B-AF)	-	2 933	1 543	**1 390**	-

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif actuel	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1996	**Dépenses prévues 1996-1997**	Besoins des exercices futurs
POLITIQUES ET COORDINATION					
Tous les projets en immobilisations sont de moins de 1 million de dollars				**2 926**	
MARINE (nota : La flotte de la Garde côtière canadienne et les fonctions du système de navigation maritime, de recherche et sauvetage maritimes, de déglaçage et de protection de l'environnement ont été transférées au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.)					
Havres et ports					
Argentia, Terre-Neuve					
[1]Reconstruction du quai (I-AD)	12 542	8 543	588	-	7 955
Hermitage, Terre-Neuve					
Reconstruction du quai (F-AD)	2 944	2 943	2 088	**855**	-
Sydney, Nouvelle-Écosse					
Remplacement et prolongement du poste d'amarrage ouest (F-AD)	13 923	13 924	4 417	**9 507**	-
Rimouski, Québec					
Reconstruction de la jetée est (F-AF)	12 912	12 830	12 730	**100**	-
Sorel, Québec					
Quai n° 2 - Dragage (I-AD) (ENV)	2 388	2 388	96	-	2 292
Gros Cacouna, Québec					
Études environnementales et d'ingénierie (F-AF)	1 928	1 633	1 633	-	-
Dragage d'entretien (F-AF)	-	4 347	103	**4 244**	-
Pointe-au-Pic, Québec					
Entreposage ouvert (I-AD)	2 726	3 000	160	-	2 840
Cap-aux-Meules, Québec					
Dragage portuaire et reconstruction du quai (F-AD) (ENV)	1 283	1 170	1 045	**125**	-
Pelee Island, Ontario					
Installations pour services de traversier (F-AP)	11 012	11 096	11 046	**50**	-
Goderich, Ontario					
Dragage et restauration (I-AD) (ENV)	2 867	2 867	138	-	2 729
Zeballous, Colombie-Britannique					
Remplacement du quai (F-AD)	1 141	1 962	104	-	1 858
Projets Marine de moins de 1 million de dollars				**9 512**	
Total Marine				**24 393**	
AVIATION					
Services de vol					
Administration centrale					
Révisions des moteurs Pt-6 (F-AF)	-	2 908	450	**1 310**	1 148
Inspection de la partie chaude du moteur CF-34 (F-AF)	-	1 507	704	**803**	-
Réglementation aérienne					
Administration centrale					
Système des licences du personnel de l'air (F-AF)	1 471	1 471	776	**695**	-
Amélioration "A" du système NAPA (F-AF)	2 716	2 998	2 871	**127**	-
Projets Aviation de moins de 1 million de dollars				**13 543**	
Total Aviation				**16 478**	

Le tableau 3.2 présente, pour chaque activité, les projets d'immobilisations dont le coût total estimatif est de 1 million de dollars et plus, par sous-activité, province et lieu. Des explications sont données lorsque le coût total estimatif d'un projet a varié de plus de 1 million de dollars depuis le Budget principal de 1995-1996.

Acronymes

AIMS	Système d'entretien intégré du système de navigation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé
CAATS	Automatisation du système canadien de la circulation aérienne
CCR	Centre de contrôle régional
FSS	Station d'information de vol
ICCS	Système intégré de contrôle et communications
MAATS	Automatisation du système militaire de la circulation aérienne
NAPA	Système national d'approbation de produits aéronautiques
OIDS	Système d'affichage de l'information opérationnelle
SNA	Système de navigation aérienne
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
VHF-AM	Très haute fréquence / Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence / Radiogoniomètre
VOR/DME	Radiophare VHF omnidirectionnel

Indication de l'estimation des coûts

Estimation fondée (F) : Estimation suffisamment précise et fiable pour permettre au Conseil du Trésor d'approuver l'objectif des coûts de la phase du projet à l'étude. Elle porte sur la conception détaillée de tous les systèmes et de leurs éléments composants et tient compte de tous les objectifs et les résultats prévus du projet.

Estimation indicative (I) : Il s'agit d'une estimation grossière de l'ordre de grandeur du projet, qui n'est pas suffisamment précise pour justifier l'approbation, par le Conseil du Trésor, de l'objecif des coûts du projet. Elle remplace les estimations de catégories C et D.

État de l'approbation

Approbation préliminaire de projet (APP) : Autorisation donnée par le Conseil du Trésor d'entreprendre un projet en fonction des exigences opérationnelles prévues; elle englobe les objectifs de la phase de définition du projet et les dépenses connexes. Les ministères parrains font une demande d'APP après avoir examiné la portée totale du projet et en avoir estimé le coût au niveau d'une estimation indicative, et après avoir établi une estimation fondée du coût de la phase de définition du projet.

Approbation effective de projet (AEP) : L'AEP est l'approbation, par le Conseil du Trésor des objectifs correspondants à la phase de mise en oeuvre du projet d'investissement. Elle comprend aussi l'autorisation des dépenses connexes. Les ministères parrains présentent une demande d'AEP lorsque la portée de l'ensemble du projet a été définie et que les coûts sont établis à partir d'une estimation fondée.

Approbation ministérielle (AD) : L'autorisation du Conseil du Trésor n'est pas requise.

Environnement (ENV) : Les projets ayant trait à l'environnement.

Appendice 3 - Projets d'immobilisations

3.1 Dépenses en capital par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

Activité ou secteur d'activité	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Politiques et coordination	12 504	1 013	626	**2 926**	626	626
Marine (1)	167 831	108 096	108 574	**24 393**	24 437	24 437
Aviation	25 226	10 903	4 692	**16 478**	16 663	16 640
Système de navigation aérienne	209 796	206 561	232 401	**257 500**	215 900	200 500
Aéroports	135 814	146 029	131 618	**135 100**	58 800	43 654
Surface	2 450	3 059	3 894	**2 419**	2 419	2 419
Administration du Ministère (2)	38 783	37 916	27 021	**10 466**	2 440	2 415
Total	**592 404**	**513 577**	**508 826**	**449 282**	**321 285**	**290 691**

(1) Les dépenses réelles de 1993-1994 et 1994-1995 et les dépenses prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les montants pour la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.

(2) Les dépenses réelles de 1993-1994 et 1994-1995 et les dépenses prévues dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les montants pour l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.

La nouvelle Politique nationale des aéroports (PNA), le transfert de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans, la commercialisation éventuelle du Système de navigation aérienne, la mise en oeuvre de la Politique nationale maritime ainsi que d'autres initiatives, lorsqu'elles auront été pleinement mises en oeuvre, entraîneront la cession de 60 à 80 p. 100 des immobilisation de Transports Canada évaluées à 19,4 milliards de dollars (Budget des dépenses 1995-1996) qui faisaient l'objet d'un financement par crédit. Les nouvelles entités à qui les biens seront transférés endosseront les responsabilités afférentes aux dépenses en immobilisations qu'assumait Transports Canada.

Appendice 2 - Besoins en personnel

2.1 Détails des besoins en personnel par activité ou secteur d'activité (ÉTP)

Activité ou secteur d'activité	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Politiques et coordination	304	245	247	**228**	219	215
Marine (1)	5 673	5 610	5 272	**502**	466	456
Aviation	1 673	1 702	1 687	**1 658**	1 642	1 641
Système de navigation aérienne	6 005	5 939	5 808	**6 399**	6 205	6 186
Aéroports	2 878	2 727	2 700	**2 100**	1 117	846
Surface	409	415	408	**405**	393	389
Administration du Ministère (2)	2 433	2 406	2 294	**965**	831	778
Total	**19 375**	**19 044**	**18 416**	**12 257**	**10 873**	**10 511**

(1) Les ÉTP réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les ÉTP prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les effectifs de la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.
(2) Les ÉTP réels de 1993-1994 et 1994-1995 et les ÉTP prévus dans le Budget principal de 1995-1996 comprennent les effectifs de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996 et rebaptisé l'Office du transport du grain de l'Ouest.

2.2 Sommaire par catégorie professionelle (ÉTP)

	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Budget des dépenses 1995-1996	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Nominations par décret	3	2	2	**1**	1	1
Direction	245	229	236	**165**	155	154
Scientifique et professionnelle	708	709	671	**519**	486	474
Administration et service extérieur	2 879	2 844	2 621	**1 853**	1 591	1 486
Technique	8 659	8 720	8 594	**6 452**	6 248	6 209
Soutien administratif	2 830	2 556	2 552	**1 772**	1 598	1 537
Exploitation	3 823	3 683	3 492	**1 345**	794	650
Autres	228	301	248	**150**	-	-
Total	**19 375**	**19 044**	**18 416**	**12 257**	**10 873**	**10 511**

1.2 Besoins en ressources par groupe et activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars)

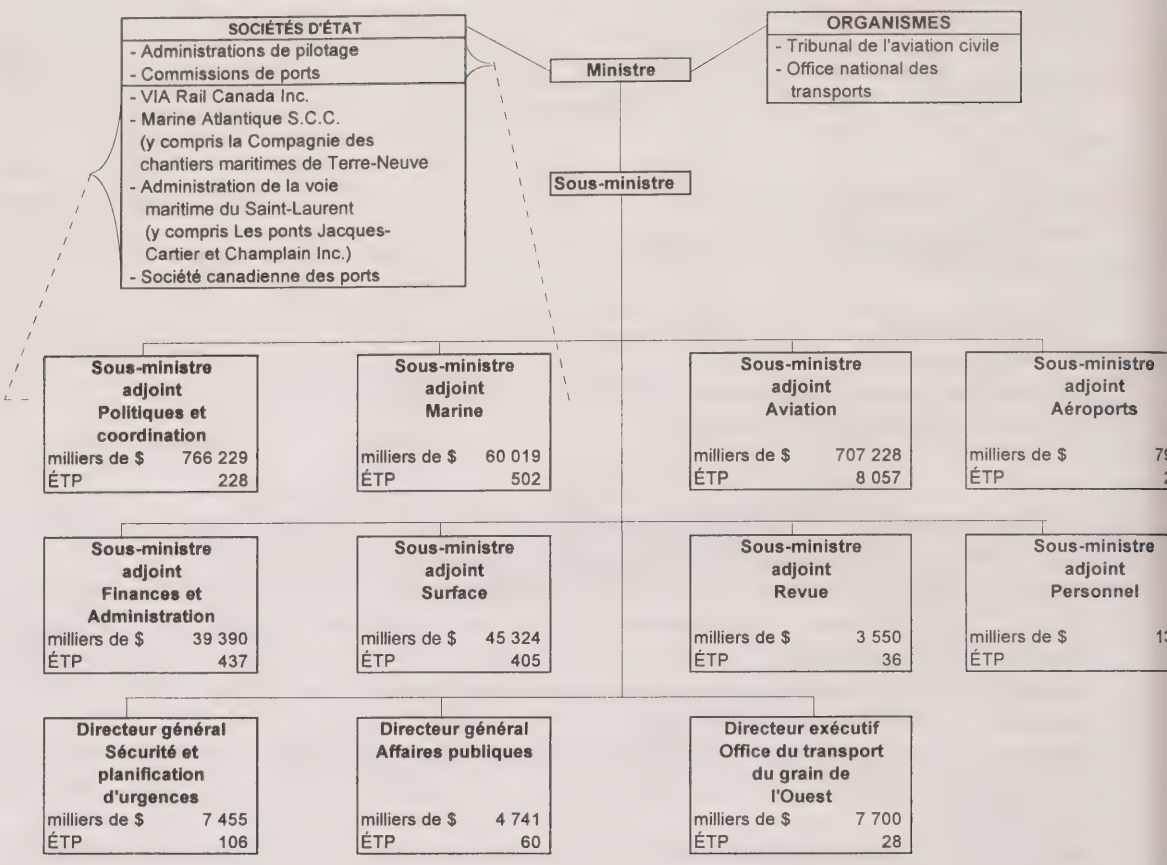
	Budget des dépenses principal 1996-1997							
	Activité ou secteur d'activité							
Groupes	Politiques et coordination	Marine	Aviation	Système de navigation aérienne	Aéroports	Surface	Administration du Ministère	Total
S-MA Politiques et coordination	395 107							**395 107**
Sociétés d'État								
- Marine Atlantique S.C.C.	87 200							**87 200**
- VIA Rail Canada	248 504							**248 504**
- Les ponts Jacques Cartier et Champlain	31 918							**31 918**
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2 000							**2 000**
- Société canadienne des ports	1 500							**1 500**
S-MA Marine		60 019						**60 019**
Sociétés d'État								
- Administrations de pilotage		-						**-**
S-MA Aviation			125 180	582 048				**707 228**
S-MA Aéroports					79 506			**79 506**
S-MA Surface						45 324		**45 324**
Gestion du Ministère (1)							21 943	**21 943**
S-MA Finances et Administration							39 390	**39 390**
S-MA Personnel							13 617	**13 617**
L'Office du transport du grain de l'Ouest							7 700	**7 700**
Total	**766 229**	**60 019**	**125 180**	**582 048**	**79 506**	**45 324**	**82 650**	**1 740 956**

(1) Comprend les cabinets du Ministre et du Sous-ministre, les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, et la Sécurité et planification d'urgences.

C. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Appendice 1 - Organisation

1.1 Organigramme



Notes :

- Les niveaux de ressources du Budget principal de 1996-1997 pour chaque organisation sont présentés.
- Les Sociétés d'État rendent compte au Parlement par l'intermédiaire du Ministre; toutefois, aux fins de financement budgétaire, elles rendent compte par l'intermédiaire du sous-ministre adjoint Politiques et coordination et du sous-ministre adjoint Marine.

Tableau 46

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonction-nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Sous-activités						
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 008	230	25	27 263	-	27 263
	29 123	774	25	29 922	-	29 922
Finances et Administration	68 930	18 232	-	87 162	(9 450)	77 712
	81 301	23 918	-	105 219	(10 573)	94 646
Personnel	57 160	9 019	-	66 179	(6 950)	59 229
	67 080	4 972	-	72 052	(15 943)	56 109
Sous-total - Budget des dépenses	153 098	27 481	25	180 604	(16 400)	164 204
Sous-total - Dépenses réelles	177 504	29 664	25	207 193	(26 516)	180 677
Office du transport du grain	2 737	8 511	3 485	14 733	-	14 733
	2 317	8 252	2 251	12 820	-	12 820
Total du Budget principal	155 835	35 992	3 510	195 337	(16 400)	178 937
Total des dépenses réelles	179 821	37 916	2 276	220 013	(26 516)	193 497

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantage sociaux des employés et le traitement et allocation pour automobile du ministre des Transports.

Les besoins réels pour 1994-1995 ont dépassé de 14,6 millions de dollars le montant prévu dans le Budget des dépenses. L'écart s'explique par les principaux facteurs suivants :

- Dépenses additionnelles d'environ 30 millions de dollars pour l'ajustement des ressources en fonction des priorités ministérielles, en partie pour le Réseau de Transports Canada (RTC)/Interréseau de Transports Canada (ITC), le Système intégré du personnel des Transports (SIPT) et le Système intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM), pour des coûts de transition et d'autres coûts divers.
- Recettes et recouvrements additionnels et des coûts de fonctionnement correspondants attribuables au système de recouvrement des coûts à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC).
- Réduction de 5 millions de dollars dans les dépenses par suite du report d'une partie du projet de Simulateur du contrôle de la circulation aérienne et de la baisse du prix du matériel.

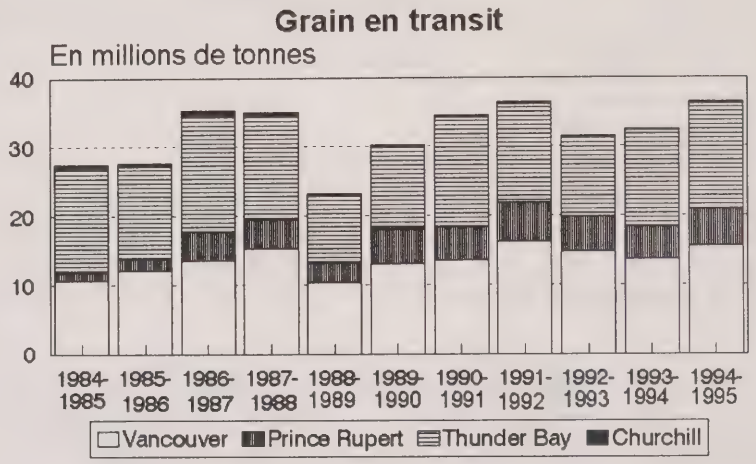
l'industrie ont déterminé que, tant que des décisions à long terme n'auront pas été prises, l'attribution des wagons devrait continuer de se faire par l'OTGO et d'être basée sur les ventes.

◆ STATISTIQUES POUR LA CAMPAGNE AGRICOLE 1994-1995

Pendant la campagne agricole 1994-1995, 36,2 millions de tonnes de grain ont été transportées en vertu de la loi applicable, soit 3,6 millions de plus qu'en 1993-1994 et un peu moins que le record inégalé de 36,4 millions de tonnes enregistré en 1991-1992.

Les recettes provenant des compagnies de chemin de fer pour les accords d'utilisation alternative des wagons-trémies de propriété fédérale se sont élevées à 6,3 millions de dollars pour l'exercice financier 1994-1995. Les paiements versés dans le cadre du programme de contribution tirées du Fonds de réserve d'amélioration du réseau en 1994-1995 étaient de 2,3 millions. D'après les estimations, les économies annuelles du système s'établissent à 7,4 millions de dollars.

Tableau 45



Source: l'Office national des transports

⇨ Administration du Ministère

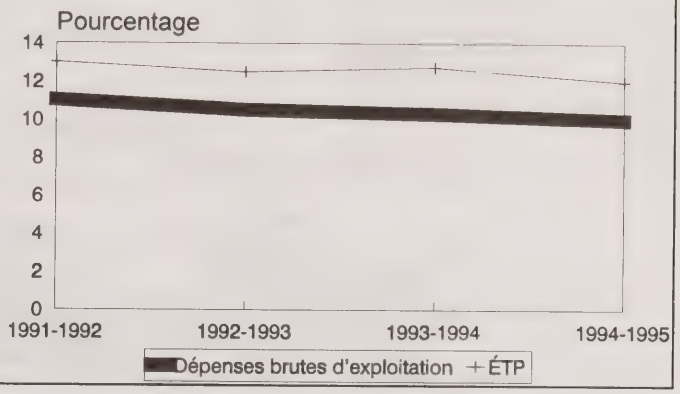
OBJECTIF

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace

ADMINISTRATION DU MINISTÈRE
Premier résultat attendu : *services efficaces*

La rentabilité des fonctions auxiliaires du Ministère est évaluée par son rapport avec le total des ressources financières et humaines du Ministère. (Voir tableau 44). Dans l'ensemble, le pourcentage diminue grâce aux mesures d'efficience prises à la suite de l'examen des activités administratives et fonctionnelles (étude des frais généraux) et de la mise en oeuvre de systèmes, comme le Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) et le Système intégré du personnel des Transports (SIPT).

Tableau 44



ADMINISTRATION DU MINISTÈRE
(L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST)
Deuxième résultat attendu : le mouvement efficient du grain de l'Ouest

◆ ATTRIBUTION DES WAGONS

La hausse de production du Canola et des cultures spéciales ces dernières années a fait augmenter la demande de transport pour les marchandises de tous types pendant la période d'automne/début hiver suivant les récoltes. Souvent, la demande dépassait la capacité du système. Il a fallu rationner les expéditeurs, ce qui exerçait une pression énorme sur le système d'attribution des wagons basé sur les ventes. Les commerçants continuaient de vendre en quantités excessives simplement pour pouvoir obtenir une plus grande part de la réserve de wagons limitée. Cette situation était particulièrement manifeste pendant la campagne agricole 1993-1994.

Pour éviter la survente de la capacité du système en 1994-1995, l'industrie a choisi comme mesure provisoire de faire attribuer les wagons en fonction des expéditions faites pendant les périodes de rationnement. Cette mesure est demeurée en vigueur jusqu'à la fin d'avril 1995, après quoi l'industrie est revenue à l'attribution des wagons basée sur les ventes pour le reste de la campagne agricole.

Un comité supérieur spécial du transport du grain a été formé en novembre 1994 pour examiner les façons d'intégrer le plus possible des pratiques commerciales dans les procédures d'attribution des wagons pour 1995-1996. Une fois les travaux du comité supérieur terminés, des recommandations ont été transmises aux cadres de direction de l'industrie céréalière. Au nombre des options proposées figuraient l'attribution ou l'autorisation par terminal, sans tierce partie. Après mûre réflexion, les représentants de

Tableau 43

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Sous-activités						
Planification d'urgence et opérations -	363	27	-	390	-	390
Surface	297	-	-	297	-	297
Sécurité ferroviaire	9 497	63	9 082	18 642	-	18 642
	9 831	171	8 198	18 200	-	18 200
Transport des marchandises dangereuses	10 132	109	-	10 241	-	10 241
	9 737	112	-	9 849	-	9 849
Sécurité routière et réglementation	14 818	2 057	48	16 923	(310)	16 613
automobile	15 076	2 757	44	17 877	(878)	16 999
Direction et administration	1 310	163	-	1 473	-	1 473
	1 409	19	-	1 428	-	1 428
Total du Budget principal	36 120	2 419	9 130	47 669	(310)	47 359
Total des dépenses réelles	36 350	3 059	8 242	47 651	(878)	46 773

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses nettes pour 1994-1995 étaient de 0,6 million de dollars inférieures aux montants prévus dans le Budget des dépenses. L'écart s'explique par les principaux facteurs suivants :

- Contribution à l'amélioration des passages à niveau : la baisse de contributions est attribuable à deux facteurs d'importance égale, soit les réductions annoncées dans le Budget de février 1994 et l'incapacité des compagnies de chemin de fer d'exécuter leurs travaux à cause d'un manque d'équipement.
- Centre d'essai des véhicules routiers : la direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile a dû consacrer plus de dépenses en capital pour effectuer les réparations requises au Centre d'essai des véhicules routiers. Le Centre a par contre généré des recettes additionnelles qui ont été partiellement compensées par une hausse des coûts de fonctionnement.

Tableau 42 : **Rendement - Sécurité routière et réglementation automobile**

	1991-1992 Réel	1992-1993 Réel	1993-1994 Réel	1994-1995 Budget principal	1994-1995 Réel
Nombre d'essais de véhicules (conformité) (1)	169	112	97	140	100
Nombre d'enquête portant sur les défauts	961	836	722	1 000	938
Nombre d'enquêtes suite à des accidents (2)	1 026	311	317	400	314
Nombre de rappels de véhicules (y compris les émissions) (3)	1,1 million	2,05 millions	1,0 million	0,8 million	0,7 million

1 De tous les essais, 35 véhicules sont examinés chaque année pour émissions et consommation de carburant.

2 Le nombre d'enquêtes effectuées en 1992-1993 a diminué à la suite de l'élaboration d'un nouveau programme d'enquêtes contenant des exigences de collection de données modifiées.

3 Des 0,7 million de véhicules rappelés en 1994-1995, 0,3 million l'ont été en raison du programme d'investigation des défauts et des essais de conformité de Transports Canada.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET RÉGLEMENTATION AUTOMOBILE

Deuxième résultat attendu : ***la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs***

Comme l'illustre le tableau 17 à la page 48, la sous-activité Sécurité routière a contribué à réduire de moitié la consommation de carburant des nouveaux véhicules depuis 1973. Les émissions des nouveaux véhicules routiers ont diminué d'un maximum de 98 p. 100 depuis l'adoption des normes au début des années 70. De plus, tout indique qu'entre 1985 et l'an 2000, les émissions d'hydrocarbures et d'oxydes nitreux auront diminué de 40 p. 100.

◆ SÉCURITÉ

Tel qu'illustré au tableau 13, la sous-activité Sécurité routière a contribué à une baisse de 38 p. 100 du nombre de décès par 10 000 véhicules immatriculés au cours de la décennie qui s'est terminée en 1994.

◆ LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

La nouvelle *Loi sur la sécurité automobile* (Projet de loi S-8) a reçu la sanction royale le 6 mai 1993 et a été proclamée le 12 avril 1995. Les nouvelles versions du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles et du Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile étaient en place au moment de la proclamation. D'autres règlements touchant les dispositifs de retenue des enfants et des personnes handicapées sont en voie de préparation pour publication. De nouvelles normes sur la sécurité et les émissions seront fondées sur la nouvelle législation. La Loi comporte des dispositions particulières relatives aux véhicules importés en vertu de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, dispositions dont tiendra compte la nouvelle version des règlements précités. Les normes relatives aux émissions des véhicules qui seront fabriqués à compter de 1996 comporteront des dispositions relatives à la mise en oeuvre progressive de la Loi, aux points relatifs aux émissions et à la certification par des gouvernements étrangers.

Grâce aux documents de normes techniques décrits dans la Loi, il sera possible d'adopter de nouvelles normes au Canada aussitôt qu'elles auront été adoptées dans un autre pays. Ces changements permettront au Canada d'établir les normes nationales les plus sévères au monde en matière d'émissions et de sécurité automobile.

◆ ENQUÊTE SUR LES COLLISIONS

La sous-activité accorde des fonds à des équipes de recherche multidisciplinaires dans huit universités canadiennes. Ces équipes effectuent des enquêtes poussées sur des collisions réelles dans le cadre d'un programme d'études dirigées concernant des points donnés de sécurité. Des études sont en cours sur des collisions impliquant des déploiements de sacs gonflables, des collisions latérales modérément graves et des collisions de camions lourds. De plus, cette sous-activité fait des enquêtes spéciales sur un vaste éventail d'incidents comme des collisions d'autobus scolaires, le rendement des ceintures de sécurité automatiques et des ensembles de retenue d'enfant dans des collisions, et les problèmes de rétention de la charge liés aux camions lourds. Le tableau 42 illustre la charge de travail de cette sous-activité.

◆ ESSAI DES VÉHICULES ET DES COMPOSANTES

Le contrôle et l'application de l'autocertification de l'industrie relativement à la *Loi sur la sécurité automobile*, aux règlements et aux engagements non réglementaires de l'industrie se présentent sous trois formes principales qui fournissent la base sur laquelle le respect est assuré :

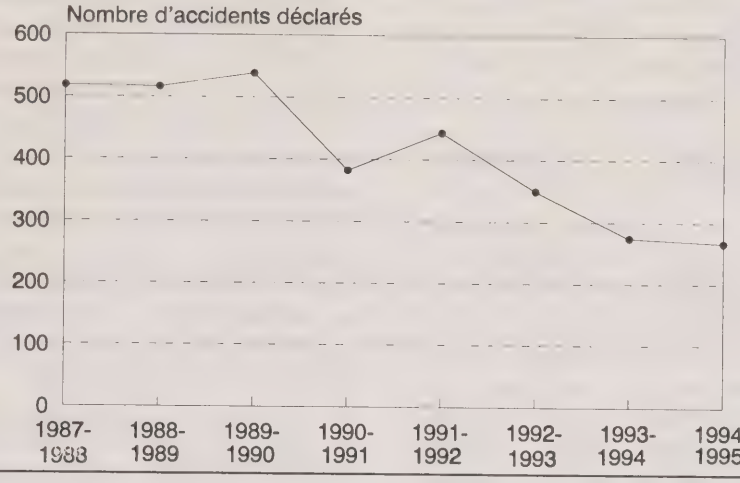
- Essai de conformité de l'équipement et des composantes des véhicules réglementés
- Vérification de compagnies, ce qui comprend l'examen des documents sur les essais, les procédures de contrôle de la qualité, la capacité de production et les lignes de montage ainsi que l'examen des produits
- Enquêtes sur les plaintes du public quant à des défauts liés à la sécurité et l'examen des procédures d'avis de défaut et de mesures correctives précises
- Inspection et certification des véhicules construits selon les spécifications américaines qui sont importés au Canada aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain par le biais d'un contracteur du secteur privé.

Les mesures correctives pour le non-respect ou pour des défauts liés à la sécurité sont effectuées au moyen du rappel des véhicules ou du matériel défectueux pour réparation.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Résultat attendu : ***la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transport mettant en cause les marchandises dangereuses***

Tableau 41
Accidents déclarés (selon section 9,14 du Règlement sur les transport des marchandises dangereuses)



◆ CANUTEC

CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport) offre un service d'information et de communication bilingue 24 heures par jour sur les substances chimiques et leur réglementation. Les conseillers sont des chimistes de profession qui savent interpréter les données scientifiques et techniques et prodiguer des conseils en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses en cours de transport. Sur 27 000 appels annuels, environ 1 000 portent sur des urgences impliquant des marchandises dangereuses. En outre, CANUTEC participe activement avec les États-Unis et le Mexique, sous l'autorité du sous-groupe 7 de l'ALÉNA, à la production d'un guide d'intervention d'urgence nord-américain qui sera basé sur le Guide de 1992.

◆ RÉGLEMENTATION

Le filtre afférent au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) a été distribué à près de 300 organismes et particuliers qui, à leur tour, peuvent faire des copies du filtre et les distribuer à d'autres intéressés. Le filtre est un outil électronique mis au point pour aider les inspecteurs du TMD et l'industrie à repérer rapidement les articles du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses qui s'appliquent à un scénario de transport donné.

Le filtre aide les inspecteurs dans les vérifications de conformité, en plus de permettre à l'industrie de mieux connaître et mieux observer le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

◆ INSPECTIONS

Environ 4 700 inspections de conformité ont été menées par les inspecteurs fédéraux chargés de surveiller le transport des marchandises dangereuses. Sur ce nombre, 3 800 portaient sur la conformité des installations et 700 étaient des inspections ferroviaires. Les autres incluaient des inspections de marchandises expédiées, des inspections de véhicules transportant des explosifs, des inspections d'installations d'essais hydrostatiques et des inspections de sites nécessitant un permis spécial.

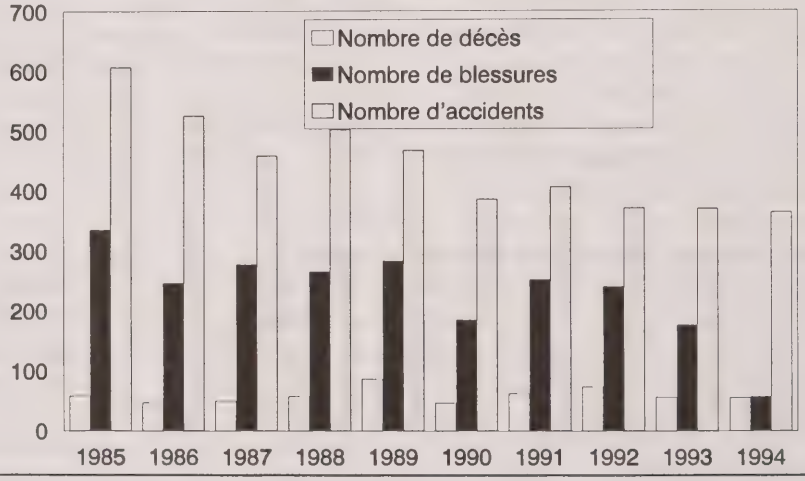
En 1995-1996, le Programme d'amélioration des passages à niveau en vertu duquel est financé l'installation de dispositifs de sécurité commes des panneaux d'avertissement automatiques aux croisements rail-route s'est poursuivi à raisons de 8,05 millions de dollars. Le tableau 40 illustre les impératifs de ce domaine auxquels doivent répondre les initiatives de sécurité ferroviaire. En 1994, la classification des accidents a été changée pour en augmenter la sévérité, ce qui explique, en partie, la diminution des accidents en 1994.

◆ RÉGLEMENTATION

Des consignes de sécurité ont été établies dans des divers domaines : conception, construction et entretien des systèmes de signalisation ferroviaire, équipement ferroviaire et heures de travail des équipes d'exploitation. Le Règlement sur la sécurité et l'inspection des wagons, le Règlement sur les freins des trains marchandises et voyageurs et le Règlement sur l'installation, l'inspection et l'essai des réservoirs à air ont été approuvés en 1994. De plus, le Règlement de prévention et de lutte contre les incendies sur les emprises ferroviaires et les Normes concernant les systèmes de signalisation ferroviaire et de régulation du trafic sont entrés en vigueur en 1995. Suite à l'examen de la réglementation du Ministère en 1993, quatre règlements ont été abrogés en 1995 pour poursuivre l'élimination des règlements caducs et inutiles. Enfin, les articles 91 et 93 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont pris effet, abrogeant 13 articles de la *Loi sur les chemins de fer.*

Tableau 40

Nombres de décès, de blessures et d'accidents survenus à des passages à niveau



⇨ *Surface*

OBJECTIF

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont exposés aux risques qu'elle présente

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Premier résultat attendu : ***plus grande sécurité ferroviaire par la réduction du nombre de défauts dans l'équipement et l'infrastructure ferroviaires et par l'exploitation plus sûre du réseau***

◆ ACCIDENTS FERROVIAIRE

Tel que montré dans le tableau 14 à la page 42, la sous-activité Sécurité ferroviaire a contribué à une tendance diminuante dans le taux d'accidents ferroviaire.

◆ CHARGE DE TRAVAIL

Les données de rendement au tableau 39 montrent les résultats prévus et réels pour les dossiers prioritaires que sont la surveillance de l'équipement, l'exploitation ferroviaire, l'ingénierie ferroviaire et les programmes de sécurité. Pour rendre le contrôle d'application plus efficace dans le secteur de l'équipement, le programme d'inspection se transforme progressivement en programme de contrôle. Les écarts entre les estimations et les chiffres réels au tableau 39 tiennent compte de ce changement. Les agents de sécurité ferroviaire continuent d'inspecter des pièces d'équipement, mais depuis le 13 juillet 1995, ils adoptent aussi une approche plus globale en examinant l'ensemble des programmes de sécurité des compagnies. Pour les programmes d'équipement, divers modules de surveillance ont été élaborés, chacun comportant des éléments d'information précis (objet, conditions, liste de vérification, indicateur de rendement). Quant aux programmes d'ingénierie, ils se sont surtout concentrés sur la correction des problèmes et sur l'examen des procédures suivies par les compagnies de chemin de fer. Sur un total de 32 000 milles de voie, 30 p. 100 ou 9 638 milles ont été inspectés de près, alors que l'objectif visé était de 25 p. 100 ou 8 000 milles. Sur 23 000 passages à niveau, 12 p. 100 ou 2 647 ont été rigoureusement inspectés, contre un objectif de 15 p. 100 ou 3 500 passages. Dans le programme d'exploitation ferroviaire, 94 p. 100 des inspections prévues ont été faites. Certains objectifs n'ont pas été atteints à cause des fluctuations dans les niveaux de dotation et la charge de travail.

Tableau 39: Données de rendement - Sécurité ferroviaire

	1991-1992 Réel	1992-1993 Réel	1993-1994 Réel	1994-1995 Budget principal	1994-1995 Réel
Surveillance de l'équipement					
- Inspections des unités motrices	4 171	4 290	3 294	4 320	3 067
- Inspections des wagons de marchandises, y compris des wagons transportant des marchandises dangereuses	41 473	39 615	41 656	30 782	37 567
Exploitation ferroviaire					
- Inspections d'exploitation	2 106	2 161	1 946	1 781	1 681
Ingénierie					
- Inspections détaillées de la voie (milles) (draisines)	9 387	7 781	9 869	8 000	9 638
- Inspections détaillés des passages à niveau	3 672	3 526	3 068	3 500	2 647

AÉROPORTS

Troisième résultat attendu : la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports y compris la *cession de l'exploitation d'aéroports à d'autres organismes*

Transports Canada continue de jouer un rôle à huit grands aéroports internationaux et à 141 aéroports nationaux, régionaux et locaux, que ce soit à titre de propriétaire, d'exploitant ou de subventionneur.

En juillet 1994, le ministre annonçait la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports, en vertu de laquelle le gouvernement prendrait les mesures suivantes pour les aéroports dont il était propriétaire :

- Conserver la propriété de 26 aéroports faisant partie du Réseau des aéroports nationaux, mais en céder l'exploitation à des administrations aéroportuaires canadiennes.
- Céder la propriété et l'exploitation de petits aéroports et d'aéroports régionaux et locaux à des organismes locaux
- Céder des aéroports de l'Arctique aux gouvernements territoriaux
- Conserver la propriété et l'exploitation des aéroports éloignés
- Demeurer responsable de tous les aspects rattachés à la sécurité aérienne.

Seulement deux petits aéroports - Hope (C.-B.) et Trois-Rivières (Québec) - ont été cédés en 1994-1995 puisque la politique n'a été que partiellement appliquée pendant cet exercice financier. À l'avenir, les cessions réelles seront évaluées en fonction des prévisions.

◆ RENDEMENT FINANCIER

Tableau 38

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Total du Budget principal	260 844	122 857	38 099	421 800	(285 002)	136 798
Total des dépenses réelles	261 473	146 029	24 969	432 471	(303 277)	129 194

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses nettes pour 1994-1995 étaient de 7,6 millions de dollars inférieures aux montants prévus dans le Budget des dépenses. L'écart s'explique par les principaux facteurs suivants :

- La Politique nationale des aéroports a eu pour effet de réduire le nombre de contributions approuvées dans le cadre du programme de contributions aux organismes locaux/commerciaux.
- Les recettes ont augmenté de 18 millions de dollars par suite des hausses de redevances entrées en vigueur en mai 1994 (annoncées dans le budget de février 1994) et d'une croissance de trafic générale qui a fait augmenter les recettes commerciales et les redevances nationales, malgré une faible baisse dans le loyer des administrations aéroportuaires locales attribuable aux nouveaux circuits de trafic et au rajustement à la baisse des paiements d'années antérieures.
- Les dépenses en capital ont augmenté en raison d'une réaffectation des fonds ministériels attribuable à un changement de priorités.

AÉROPORTS

Deuxième résultat attendu : ***réduction des affectations de Transports Canada réservées à l'exploitation aéroportuaire, et meilleur recouvrement des coûts***

Le tableau 35 illustre le rendement financier de l'Activité Aéroports pendant cinq ans. Pour permettre une comparaison valable, les données du passé ont été converties en dollars de 1994-1995. Par ailleurs, pour être conforme aux principes de gestion commerciale, les recouvrements effectués au sein du Ministère et dans d'autres ministères gouvernementaux sont exclus de ce chiffre.

Le tableau 35 indique une réduction des dépenses de 24,8 p. 100 depuis 1990-1991 et une baisse de 42,9 p. 100 dans les recettes non fiscales. Les dépenses de fonctionnement ont diminué surtout à cause de la cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales en 1992-1993. Par contre, les dépenses en capital sont demeurées relativement stables puisqu'il a fallu entreprendre d'importants projets de restauration pour réparer l'infrastructure vieillissante aux autres aéroports. Les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital diminueront considérablement au cours des prochaines années, vu que les cessions d'aéroports se poursuivront dans le cadre de la Politique nationale des aéroports.

L'importante baisse des recettes s'explique par deux facteurs :

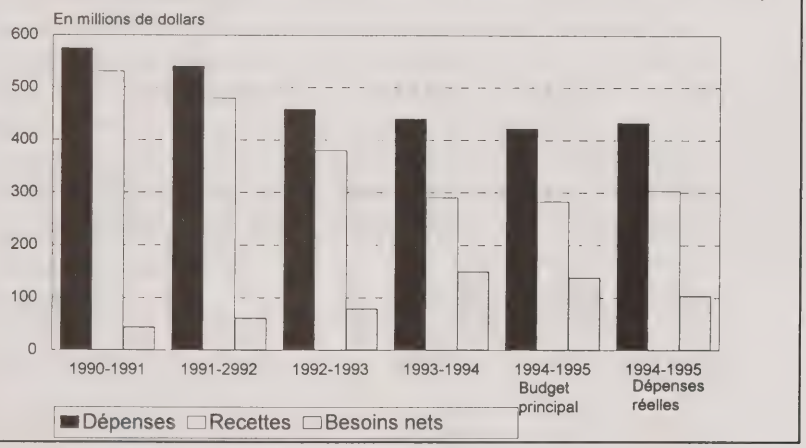
- La réduction des niveaux de trafic pendant les cinq années suivant 1990-1991
- La cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales en 1992-1993.

La cession des aéroports a entraîné pour le Groupe des aéroports une perte de recettes d'exploitation directes. De plus, les paiements de location ont été réduits conformément aux clauses permettant le report du loyer. Les paiements de location devraient cependant augmenter au cours des prochaines années lorsque les dispositions de report du loyer prendront fin.

Comme des aéroports seront cédés à des administrations aéroportuaires canadiennes et à des organismes locaux au cours des années à venir, les besoins globaux des Aéroports continueront de diminuer.

Tableau 35

Résultats financiers (dollars constants de 1994-1995)



OBJECTIF

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces

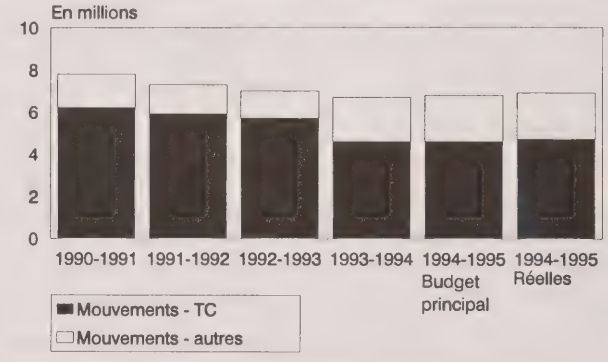
Premier résultat attendu : ***services et installations aéroportuaires fiables, sûrs et respectueux de l'environnement, fournis selon la formule de recouvrement des coûts***

STATISTIQUES SUR LE TRAFIC

Les tableaux 36 et 37 illustrent les volumes de trafic aérien par nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs pour une période de cinq ans. Chaque graphique donne le trafic aux aéroports où Transports Canada joue un rôle et aux aéroports où il n'en joue pas, y compris ceux qui ont été cédés à des AAL. La tendance indiquée dans les graphiques devrait se poursuivre à mesure que les aéroports sont commercialisés dans le cadre de la Politique nationale des aéroports. À cause de la récession et des changements intervenus dans l'industrie aérienne, les niveaux de trafic d'avant la récession n'ont pu être atteints malgré une hausse de trafic en 1994-1995. La perte de recettes résultant des volumes réduits de trafic a exercé de sérieuses pressions additionnelles sur les mouvements de trésorerie des Aéroports et du Ministère.

Tableau 36

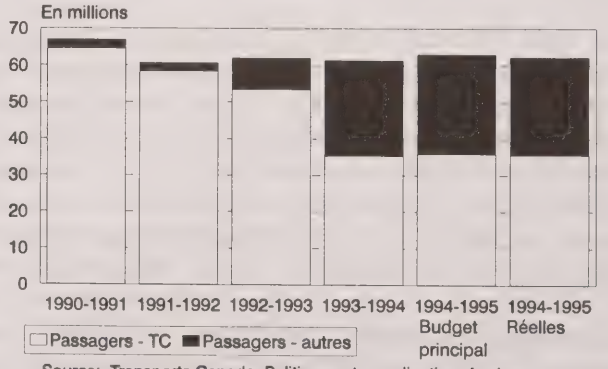
Volumes de circulation aérienne (mouvements)



Source : Transports Canada, Politiques et coordination, Analyse économique - Sommaire régional annuel

Tableau 37

Volumes de circulation aérienne (passagers)



Source: Transports Canada, Politiques et coordination, Analyse économique - Sommaire régional annuel

Disponibilité de l'équipement

Enfin, le tableau 33 donne, en pourcentage, le nombre d'heures de disponibilité de l'équipement (radars, aides à la navigation, systèmes de communications et d'information, matériel de météorologie, de sécurité et d'administrations aéroportuaires locales). Les calculs se fondent sur le nombre total d'heures d'exploitation, moyennant une disponibilité de 100 p. 100 et des rajustements pour la maintenance préventive et corrective. Tout indique qu'il y aura amélioration entre 1994-1995 et 1995-1996, vu que l'équipement et les systèmes ont été dotés de dispositifs électroniques perfectionnés lors de travaux de maintenance préventive ou corrective. Par ailleurs, depuis 1989, la charge de travail en maintenance préventive a diminué d'environ 38 p. 100, car les travaux de ce type se font moins fréquemment.

La réduction du nombre d'emplacements est attribuable à la mise en oeuvre du plan de modernisation du SNA, qui prévoyait notamment la rationalisation des services en fonction des nouveaux circuits de trafic.

Tableau 33 : Charge de travail du Système de navigation aérienne

	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Budget principal 1994-1995	Réel 1994-1995
Services de contrôle de la circulation aérienne				
- Nombre de mouvements des aéronefs (aéroports avec des tours de contrôle)	5 265 551	4 952 657	N/A	4 917 805
- Nombre d'emplacements	71	70	64	62
- Nombre de plans de vol IFR (année civile)	2 826 296	2 862 948	N/A	2 996 833
- Nombre d'heures directes de prestation de services aux utilisateurs	2 731 545	2 719 865	2 730 800	2 203 000
Services d'information et consultatifs de vol				
- Nombres d'emplacements	105	105	103	99
- Nombre d'heures directes de prestation de services aux utilisateurs	1 276 000	1 276 000	1 340 600	1 233 000
Services techniques				
- Disponibilité de l'équipement	99,72 %	99,72 %	99,76 %	99,76 %

◆ RENDEMENT FINANCIER

Tableau 34

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Budget principal	461 793	248 354	450	710 597	(585 184)	125 413
Dépenses réelles	495 947	206 561	162	702 670	(628 186)	74 484

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses réelles pour 1994-1995 étaient de 50,9 millions de dollars inférieures aux montants prévus dans le Budget des dépenses principalement à cause des facteurs suivants :

- Augmentation des recettes tirées de la taxe sur le transport aérien par suite de la restructuration de la taxe le 1er avril 1994 (annoncée dans le budget de février 1994) et des niveaux de trafic plus élevés que prévu dans le Budget des dépenses principal.
- Réduction des dépenses en capital principalement attribuable à l'annulation du projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) (annoncée dans le budget de février 1995) et aux retards dans la mise en oeuvre du projet d'Automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS).
- Augmentation des dépenses par suite d'une réaffectation ministérielle d'environ 34 millions de dollars pour divers dossiers prioritaires, y compris la mise sur pied de l'organisme de service spécial de l'Institut de formation de Transports Canada, compensée par une réduction attribuable à la compression des dépenses salariales.

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE
Résultat attendu : ***mouvements sûrs des aéronefs dans l'espace aérien contrôlé et aides à la navigation fiables***

◆ COMMERCIALISATION

Le 22 février 1994, le budget déposé à la Chambre des communes annonçait l'intention d'étudier la commercialisation du Système de navigation aérienne (SNA). Le 10 mars suivant, le ministre des Transports annonçait que Transports Canada commencerait immédiatement à consulter les milieux de l'aviation pour examiner les différentes options de commercialisation, c'est-à-dire société d'État, société commerciale sans but lucratif ou entreprise mixte. À l'issue des analyses et consultations terminées à la fin d'octobre 1994, le choix a été arrêté sur une société commerciale sans but lucratif.

Lorsque la loi nécessaire sera adoptée et entrée en vigueur vers le milieu de 1996, le Système de navigation aérienne sera transféré à une société commerciale. Cependant, en 1994-1995, le SNA relevait toujours de la responsabilité de Transports Canada. Voici donc un aperçu du rendement à ce chapitre.

◆ MODIFICATIONS À LA TAXE DE TRANSPORT AÉRIEN ET AUX RECETTES DE SURVOL

Dans le budget de février 1995, le gouvernement annonçait son intention d'augmenter le montant maximum de la taxe sur le transport aérien imposable aux passagers pour un billet d'avion. On souhaitait imposer une taxe plus élevée sur les longs voyages puisque ceux-ci utilisent plus d'installations et de services que les voyages courts.

De nouvelles redevances de survol ont également été annoncées pour les vols qui passent au-dessus du Canada et utilisent le Système canadien de navigation aérienne, sans atterrir ou décoller en sol canadien (p. ex., les vols entre l'Europe et les É.-U.).

Ces mesures suivent l'objectif que s'est fixé Transports Canada de libérer le contribuable d'un fardeau qui revient à plus juste titre aux véritables utilisateurs du réseau de transport.

◆ SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE ET PLAN DE DOTATION EN CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Le plan de dotation en contrôleurs de la circulation aérienne, établi en janvier 1991, a été mis en oeuvre pour régler le problème d'insuffisance de contrôleurs de la circulation aérienne. L'objectif d'avoir un effectif de 2 195 contrôleurs pour l'ensemble du pays en juin 1994 a été atteint. À cette date, on recensait 2 198 contrôleurs.

◆ CHARGE DE TRAVAIL

Heures de services aux utilisateurs

Le tableau 33 donne le nombre d'heures directes de services fournies aux utilisateurs dans les stations d'information de vol et les centres de contrôle de la circulation aérienne aux quatre coins du pays. La réduction du nombre d'heures est attribuable à la fermeture de divers centres et stations et à la réduction des heures d'exploitation occasionnées par la mise en oeuvre du plan de modernisation du SNA.

Plans de vols IFR et mouvements d'aéronefs

Le tableau 33 présente également le nombre de plans de vols aux instruments (IFR) consignés aux centres de contrôle régional et le nombre de mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés de tours de contrôle. Les plans IFR ont augmenté au fil des ans, car de plus en plus de trafic utilise l'espace aérien canadien depuis l'accord «Ciels ouverts». La baisse des mouvements d'aéronefs résulte d'une réduction globale des mouvements locaux et, aussi, de la fermeture de plusieurs tours de contrôle.

Tableau 32

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Sous-activités						
Réglementation aérienne	80 401	3 773	82	84 256	(1 221)	**83 035**
	80 834	**2 715**	**13**	**83 562**	**(1 877)**	**81 685**
Sécurité du système aérien	5 634	212	-	5 846	-	**5 846**
	6 162	**153**	**-**	**6 315**	**-**	**6 315**
Services des aéronefs	43 212	5 207	-	48 419	(16 511)	**31 908**
	49 100	**7 065**	**-**	**56 165**	**(17 598)**	**38 567**
Direction et administration	14 559	6 681	14	21 254	-	**21 254**
	14 454	**970**	**13**	**15 437**	**-**	**15 437**
Total du Budget principal	143 806	15 873	96	159 775	(17 732)	**142 043**
Total des dépenses réelles	**150 550**	**10 903**	**26**	**161 479**	**(19 475)**	**142 004**

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les dépenses nettes de l'Activité Aviation pour 1994-1995 n'étaient pas tellement différentes des montants prévus dans le Budget des dépenses principal.

SERVICES DES AÉRONEFS

Résultat attendu : ***entretien efficient des aéronefs et perfectionnement des pilotes pour assurer des services de vols rentables qui répondent aux objectifs d'aviation du gouvernement***

Tableau 31 : Principales variables de la charge de travail des services des aéronefs

	Réel 1991-1992	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Budget principal 1994-1995	Réel 1994-1995
Total des aéronefs entretenus					
- Flotte opérationnelle (Aviation et Bureau de la sécurité des transports)	48	49	44	43	44
- Inspections de vol	4	4	4	4	4
- Garde côtière canadienne	35	35	31	29	29
- Plan vert et patrouille de lutte contre la pollution	1	2	2	2	3
- Défense nationale	-	-	-		4
Total	**88**	**90**	**81**	**78**	**84**
Heures de vol assurées					
- Opérations					
- Aviation	17 151	18 149	19 449	18 000	17 158
- Bureau de la sécurité des transports	1 597	1 724	1 552	1 550	1 446
- Inspections de vol	2 847	2 444	2 255	2 500	2 218
- Garde côtière canadienne	13 156	13 256	13 206	12 500	12 568
- Plan vert et patrouille de lutte contre la pollution	-	1 513	1 350	1 450	1 619
- Défense nationale	-	-	-	-	1 000
Total	**34 751**	**37 086**	**37 812**	**36 000**	**36 009**

Les changements apportés à la flotte d'aéronefs depuis 1992-1993 sont attribuables à la mise en oeuvre des deux premières phases du Plan de la flotte opérationnelle et à la rationalisation des activités de la Garde côtière canadienne. En 1994-1995, quatre Challenger CL601 du Service des vols d'affaires du ministère de la Défense nationale se sont ajoutés au programme de maintenance des Services des aéronefs.

◆ DESSAISISSEMENT DES AÉRONEFS DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES CANADAIR CL215 APPARTENANT À L'ÉTAT

Transports Canada s'est dessaisi des aéronefs de lutte contre les incendies Canadair CL215 dont il était propriétaire et qu'il louait aux provinces de Terre-Neuve (2), Québec (1), Ontario (4), Manitoba (1), Saskatchewan (2) et Alberta (2). Il demeure propriétaire de quatre CL215 qui sont présentement loués à un exploitant privé, Buffalo Airways de Yellowknife (T.N.-O.) pour la lutte contre les incendies de forêts dans les Territoires du Nord-Ouest. Comme les aéronefs ont été cédés aux provinces par résiliation des baux, Transports Canada n'a plus à surveiller les activités provinciales des CL215 ni à en assumer les coûts.

Tableau 29 : Statistiques sur le rendement de la sous-activité Réglementation aérienne

	Réel 1991-1992	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Budget principal 1994-1995	Réel 1994-1995
BASE DE CLIENT					
• Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	72 421	71 249	70 921	71 535	69 414
• Nombre de transporteurs aériens (du réseau intérieur et de l'étranger)	2 162	2 309	2 386	2 388	2 264
• Nombre d'aéronefs immatriculés	27 997	27 993	27 865	28 669	27.797
AUTORISATIONS RÉGLEMENTAIRES TRAITÉES					
• Transactions relatives à une licence	167 998	134 381	127 429	152 251	125 185
• Homologations de produits aéronautiques	1 560	1 220	1 568	1 516	1 244
• Agréments d'organisations	8 605	7 855	7 774	7 278	8 021
INSPECTIONS EFFECTUÉES					
• Personnel	16 651	16 722	16 775	18 616	16 837
• Aéronefs/produits aéronautiques	2 169	1 748	2 582	2 903	3 051
• Organisations	3 568	3 761	3 948	5 222	3 816

SÉCURITÉ DU SYSTÈME AÉRIEN

Résultat attendu : ***distribution rapide de renseignements exacts sur l'exploitation et la sécurité; le repérage et le suivi des cas de danger ou de défaillance; la communication rapide de renseignements sur les cas de danger, et l'élaboration de programmes d'enseignement des mesures de sécurité***

Tableau 30 : Principales variables de la charge de travail de Sécurité du système aérien

	Réel 1991-1992	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Budget principal 1994-1995	Réel 1994-1995
Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité	517	608	615	645	640
Nombre de personnes visées	12 394	13 750	14 000	14 800	14 750
Pourcentage de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	62 %	70 %	73 %	80 %	75 %

La Sécurité du système aérien augmente chaque année le nombre de ses séances d'information sur la sécurité, rejoignant ainsi de plus en plus de gens. Si le nombre d'employés brevetés demeure généralement stable, la demande, elle, ne cesse d'augmenter, si bien qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes d'exposé ou de séance d'information. Il reste cependant que le pourcentage de séances données par rapport à celles demandées augmente graduellement, malgré les ressources limitées.

OBJECTIF

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, la réglementation du système national de navigation aérienne civile et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger

RÉGLEMENTATION AÉRIENNE

Résultat attendu *: plus grande sécurité aérienne grâce à l'établissement et à l'application de normes et règlements sur le personnel aérien, les aéronefs et autres produits aéronautiques, la navigabilité aérienne, l'exploitation de services aériens commerciaux et d'autres activités d'aviation commerciale*

◆ PROJET DE MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'ÉCRASEMENT D'UN AÉRONEF D'AIR ONTARIO À DRYDEN (ONTARIO)

Le 8 août 1995, le gouvernement fédéral a rendu publique sa réponse finale aux recommandations de la commission d'enquête sur l'écrasement d'un aéronef d'Air Ontario survenu à Dryden (Ontario). Pour répondre aux recommandations de la commission, Transports Canada a entrepris un projet spécial qui permettrait à l'industrie, aux syndicats et au gouvernement de trouver ensemble des façons de mettre en oeuvre ces recommandations. Pour 130 des recommandations, des mesures de suivi ont déjà été prises ou le seront dès la promulgation du nouveau règlement de l'aviation canadien et de ses normes ou, selon le cas, dès la modification des manuels applicables. Dans d'autres cas, l'application de mesures se poursuit dans le cadre des activités courantes. La majorité des 61 recommandations restantes seront mises en oeuvre par la modification d'autres normes et règlements ou de lois existantes.

◆ NOUVELLES REDEVANCES

Le 1er août 1995, plusieurs changements ont été apportés aux redevances d'aviation pour aider à transférer le coût des services de transport à ceux qui bénéficient directement du réseau :

- Imposition de redevances de pilote récurrentes pour payer le coût des cartes de pilotage, des manuels et des services de validation des licences fournis aux pilotes
- Augmentation des redevances imposées pour la délivrance des licences d'aviation, des certificats, des permis, des annotations et des validations.

◆ CHARGE DE TRAVAIL

La clientèle de l'aviation demeure généralement stable, de même que le nombre d'inspections. Voir le tableau 29.

◆ RENDEMENT FINANCIER

Tableau 28

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Sociétés d'État	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Sous-activités							
Systèmes de navigation maritime	229 870	50 592	-	-	280 462	(2 208)	278 254
	235 382	61 189	-	-	296 571	(1 709)	294 862
Déglaçage et opérations dans	110 757	6 686	-	-	117 443	(10 000)	107 443
l'Arctique	102 965	4 723	-	-	107 688	(7 026)	100 662
Réglementation maritime	54 386	13 583	-	-	67 969	(2 662)	65 307
	51 826	10 268	247	-	62 341	(3 659)	58 682
Recherche et sauvetage maritimes	74 147	5 550	1 725	-	81 422	-	81 422
	91 927	6 475	1 559	-	99 961	-	99 961
Havres et ports publics	30 896	25 186	301	-	56 383	(11 667)	44 716
	28 677	23 064	1	-	51 742	(11 526)	40 216
Direction et administration	11 129	1 706	-	-	12 835	-	12 835
	12 548	2 377	10	-	14 935	-	14 935
Services de pilotage	-	-	-	2 973	2 973	-	2 973
	-	-	-	4 289	4 289	-	4 289
Total du Budget principal	511 185	103 303	2 026	2 973	619 487	(26 537)	592 950
Total des dépenses réelles	523 325	108 096	1 817	4 289	637 527	(23 920)	613 607

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Les besoins financiers réels de 1994-1995 sont supérieurs de 20,7 millions de dollars aux besoins prévus dans le Budget des dépenses, principalement à cause des facteurs suivants :

- Une diminution des recettes de 2,6 millions de dollars
- Une augmentation de 1,3 million de dollars imputée aux déficits de fonctionnement plus lourds déclarés par les Administrations de pilotage de l'Atlantique et des Laurentides
- Une augmentation des dépenses de fonctionnement et en capital par suite d'une réaffectation à divers dossiers prioritaires du Ministère.

N.M. ARCTIC. Le remboursement garanti par le gouvernement doit être effectué ou renégocié en juin 1996. Des mesures ont été prises pour transférer au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest en 1996, avec la coopération des actionnaires minoritaires, les actions de l'État ainsi que ses droits et obligations.

SERVICES DE PILOTAGE

Résultat attendu : ***circulation sécuritaire, efficiente et rentable des navires dans les eaux difficiles***

La *Loi sur le pilotage* confère aux administrations le pouvoir de fixer des tarifs de droits de pilotage qui soient équitables, raisonnables et suffisamment élevés pour leur assurer l'autonomie financière, mais la baisse du trafic et la hausse continuelle des coûts associés aux pilotes ont empêché les trois administrations de l'est de réaliser cet objectif d'autonomie financière sans interruption. Ces facteurs et les retards fréquents des propositions de rajustement tarifaire font que les recettes de pilotage n'augmentent pas aussi vite que les frais. Au cours des dernières années, cette situation a donné lieu à la nécessité d'accroître l'aide fédérale destinée à combler les déficits de l'Administsration de pilotage des Laurentides, de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et de l'Administration de pilotage des Grands-Lacs, qui persistent dans les années 90.

La Politique maritime nationale annoncée en décembre 1995 réglera les questions laissées en suspens et obligera les quatre administrations de pilotage à atteindre l'autonomie financière (voir page 25).

Tableau 27

OPÉRATIONS DE PILOTAGE ET SUBVENTIONS AUX ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE

Administrations de pilotage	Indicateurs	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Atlantique	Opérations par pilote	217	225	188	177	188
	Subvention (en milliers de $)	200	448	1 352	620 $	646
Laurentides	Opérations par pilote	105	109	99	99	122
	Subvention (en milliers de $)	2 131	5 026	4 890	5 997	3 643
Grands Lacs	Opérations par pilote	76	76	74	91	147
	Subvention (en milliers de $)	1 444	850	1 157	648	0
Pacifique	Opérations par pilote	127	134	121	114	128
	Subvention (en milliers de $)	0	0	0	0	0

Le nombre de pilotes comprend les pilotes à contrat et les membres du personnel.

Source: Rapports annuels des Administrations de pilotage

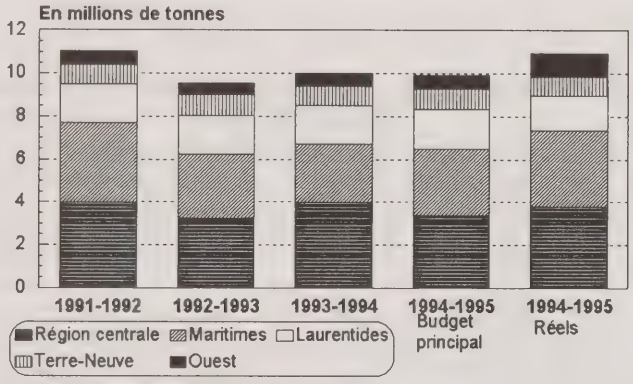
HAVRES ET PORTS PUBLICS

Résultat attendu : ***réseau portuaire national à la fois efficient et rentable, qui contribue aux objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux***

Environ 35 p. 100 des frais de fonctionnement bruts des havres et ports appartenant à Transports Canada sont actuellement recouvrés par la perception de droits de quai, de port et de location, ce qui représente une baisse par rapport aux années précédentes à cause du fléchissement de l'activité économique. Une nouvelle politique maritime nationale (voir page 24) sera mise en oeuvre sur une période de six ans à partir de 1996-1997. Cette politique assurera l'autonomie financière des ports nationaux et aidera les ports régionaux et locaux à atteindre eux aussi cet objectif.

Le tableau 26 décrit les tendances récentes du tonnage des marchandises manutentionnées aux installations portuaires publiques. On constate que le tonnage manutentionné reste aux environs de 10 millions de tonnes par année et qu'il varie très peu d'une année à l'autre. La majeure partie des marchandises sont manutentionnées dans les Régions du Centre et de l'Ouest de la Garde côtière. De plus, neuf commissions de port dirigent la manutention de 20 p. 100 environ du tonnage maritime national; ce sont des organismes quasi-commerciaux au financement autonome qui peuvent toutefois solliciter des contributions, des subventions ou des prêts pour l'exécution de travaux importants.

Tableau 26
Tonnes de marchandises manutentionnées dans les ports publics



Source: Activité Marine/Havres et ports

LA COMPAGNIE DE CANARCTIC LIMITÉE

Résultat attendu : ***prestation d'excellents services de transport maritime, de navires-citernes, de gestion de navires et de soutien au développement des ressources aux sociétés, collectivités et organismes gouvernementaux dans les régions polaires***

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée, est une coentreprise dont le gouvernement possède 51 p. 100 et la North Water Navigation Ltd., 49 p. 100.

L'entente des actionnaires et le contrat d'affrètement coque nue du N.M. ARCTIC exigeaient que le gouvernement se porte garant de toutes les obligations que la société n'avait pas les moyens d'assumer. L'expiration de l'affrètement en juin 1993 et l'achat du navire au prix de 8 millions de dollars en vertu d'un droit d'option ont réduit considérablement les frais d'exploitation de la société et lui ont permis de commencer 1994 avec des mouvements de caisse positifs. Une banque canadienne lui a consenti un prêt de 7,5 millions de dollars ($US) pour l'achat et le carénage du

OBJECTIF

Favoriser des activités maritimes sûres, efficientes et économiques, et contribuer à la protection de la qualité de l'environnement marin dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement du Canada

◆ TRANSFERT DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE AU MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Le budget de février 1995 annonçait le transfert de la Garde côtière canadienne (GCC) au ministère des Pêches et des Océans dès le 1er avril 1995. Cette décision avait été prise pour maximiser l'efficience des activités de la GCC et des Pêches par la fusion de leurs flottes. Les sous-activités suivantes ont été transférées :

- Systèmes de navigation maritime
- Déglaçage et opérations dans l'Arctique
- Recherche et sauvetage maritimes
- Volet d'intervention environnementale de la sous-activité Réglementation maritime.

Pour plus de renseignements sur ces sous-activités, voir la partie III du Budget des dépenses principal du ministère des Pêches et des Océans.

Transports Canada demeure responsable de toutes les activités de commerce maritime dans les domaines suivants : politique maritime internationale et nationale, politique d'assurance-responsabilité, subventions, ports commerciaux, administrations de pilotage, réglementation économique et réglementation de la sécurité.

RÉGLEMENTATION MARITIME

Résultat attendu : ***mise en application de lois, règlements et normes pour assurer la sécurité des gens et des marchandises sur les eaux navigables et pour protéger l'environnement marin***

◆ SÉCURITÉ MARITIME

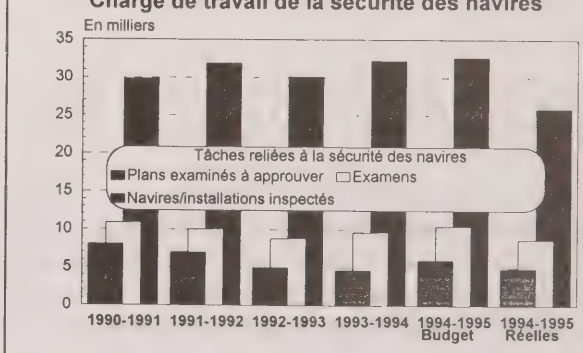
Comme le démontrent les tableaux 13 et 14 à la page 42, le nombre d'accidents et de décès dans le secteur maritime (par milliers d'arrivées et de départs de navires) n'a pas beaucoup changé depuis 1987-1988. Cette situation s'explique en partie par les travaux d'élaboration et d'application de règlements maritimes réalisés par cette sous-activité

◆ INSPECTIONS

Comme l'indique le tableau 25, cette sous-activité a permis d'effectuer continuellement au moins 30 000 inspections de navire ou d'installation, d'examiner environ 5 000 plans à approuver et d'exécuter presque 10 000 examens.

Tableau 25

Charge de travail de la sécurité des navires



Source: Activité Marine/Réglementation maritime

DIRECTION ET COORDINATION
(STRATÉGIE NATIONALE POUR L'INTÉGRATION DES PERSONNES HANDICAPÉES)

Résultat attendu : ***plus grande accessibilité au réseau des transports.***

En 1995-1996, Transports Canada abordera la dernière année de son plan d'action quinquennal de 24,6 millions de dollars visant l'intégration complète des personnes handicapées dans la société.

Les autorités du Ministère ont réussi à établir des partenariats avec le secteur privé et les gouvernements provinciaux et poursuivent leurs efforts en ce sens. De nombreuses initiatives ont suscité des réactions très positives.

La Stratégie nationale a permis l'acquisition de l'équipement et des véhicules suivants :

- 110 fourgonnettes pour petites collectivités
- 53 autocars interurbains
- 200 taxis/fourgonnettes pour services aux aéroports
- 10 wagons
- 45 systèmes d'embarquement pour aéronefs
- 46 fauteuils de transbordement
- 449 commandes manuelles pour véhicules de location
- 27 véhicules de location aux aéroports
- 1 traversier.

◆ RENDEMENT FINANCIER

Tableau 24

Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) (en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions (2)	Sociétés d'État	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Sous-activités							
Analyse économique	4 627	-	-	-	4 627	-	4 627
	4 318	-	-	-	4 318	-	4 318
Recherche et développement	13 792	-	-	-	13 792	-	13 792
	13 160	-	114	-	13 274	-	13 274
Politiques des transports et aide financière	8 579	2 638	260 226	498 568	770 011	-	770 011
	8 278	688	297 780	446 862	753 608	-	753 608
Direction et coordination	15 327	142	-	-	15 469	-	15 469
	10 884	325	5 115	-	16 324	(33)	16 291
Total du Budget des dépenses	42 325	2 780	260 226	498 568	803 899	-	803 899
Total des dépenses réelles	36 640	1 013	303 009	446 862	787 524	(33)	787 491

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.
(2) Comprend des paiements législatifs pour le pont Victoria.

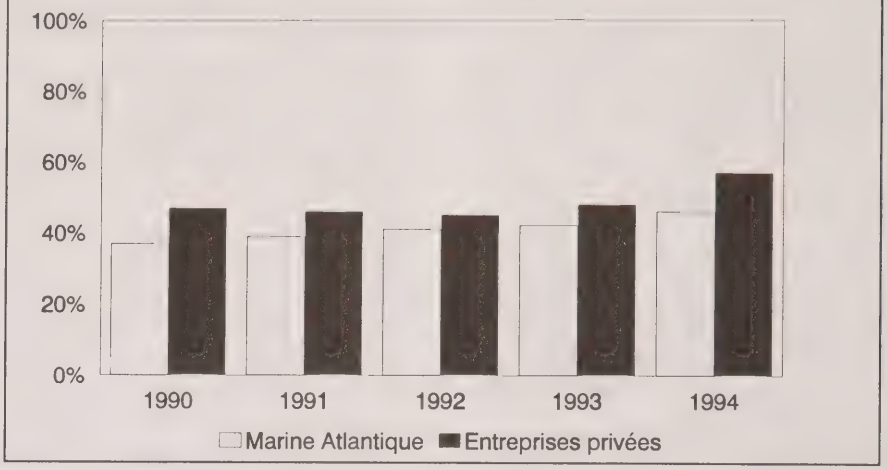
Les dépenses nettes pour 1994-1995 étaient de 16,4 millions de dollars inférieures aux montants prévus dans le Budget des dépenses principal. L'écart s'explique principalement par les facteurs suivants :

- Réduction des paiements à Marine Atlantique et VIA Rail par suite des programmes de réduction des dépenses gouvernementales visant à favoriser l'autonomie financière des sociétés d'État.
- Augmentation principalement attribuable à une subvention de 31 millions de dollars versée à la province de Terre-Neuve suite à une entente visant à mettre fin à certains services de traversiers subventionnés de la côte sud et de la péninsule Great Northern de Terre-Neuve.

◆ SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS

Même si les subventions et contributions individuelles ont diminué par suite des mesures de réduction, il reste que leur montant global a augmenté au cours des dernières années. Cette situation s'explique principalement par la signature de nouveaux accords, par exemple les accords fédéraux-provinciaux sur le transport routier conclus dans le cadre du Programme des initiatives stratégiques d'investissement en capital et du projet du raccordement permanent. Voir la liste à la page 106.

Tableau 23
Pourcentage des recettes provenant des utilisateurs des services traversiers



Sources : Rapports financiers sommaires de Marine Atlantique et États financiers vérifiés de Northumberland Ferries Limited, Northern Cruiser Limited et La Coopérative de transport maritime et aérien.

POLITIQUES DES TRANSPORTS ET AIDE FINANCIÈRE

Deuxième résultat attendu : *appui financier aux sociétés d'État, provinces et organismes de transport pour les aider à fournir aux voyageurs des services ferroviaires, des services routiers et des services de traversiers, et leur permettre de respecter d'autres priorités de transport. Réduction des subventions suite à une hausse d'efficience et la commercialisation des services*

VIA RAIL

Le tableau 22 donne le pourcentage du budget de fonctionnement de VIA qui est financé par les redevances des utilisateurs plutôt que par crédits parlementaires. À noter que ce pourcentage monte, grâce aux mesures prises par le gouvernement pour favoriser l'autonomie financière des sociétés d'État.

◆ SERVICES DE TRAVERSIERS

Comme l'illustre le tableau 23, le rapport de pourcentage entre les recettes provenant des utilisateurs et les coûts de fonctionnement/frais généraux s'est amélioré pour Marine Atlantique et pour les exploitants privés. Cette situation s'explique par divers facteurs :

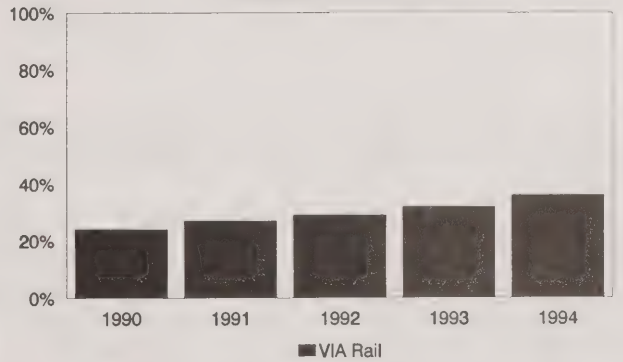
- Réduction des coûts
- Amélioration de la productivité
- Élimination du gaspillage
- Augmentation des recettes grâce à des stratégies de marketing et de tarification
- Rationalisation des navires et du personnel.

En 1994, le Ministère a transféré au gouvernement provincial la responsabilité des services de traversiers exploités de la côte sud-ouest et de la péninsule Great Northern de Terre-Neuve. Cette mesure a permis au gouvernement fédéral d'économiser 5,4 millions de dollars en un an. L'entente prévoit le versement d'une subvention ponctuelle de 55 millions sur une période de trois ans entre 1994-1995 et 1996-1997.

Toujours en 1994, le gouvernement a approuvé une contribution de 43,04 millions de dollars dans le cadre de l'Entente d'amélioration routière associée au lien routier permanent entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Le raccordement, dont la construction devrait s'achever en 1997, remplacera le service de traversiers prévu dans la constitution qui est présentement exploité entre Borden (Î.-P.-É.) et Cape Tormentine (N.-B.).

Tableau 22

Pourcentage des recettes provenant des utilisateurs de VIA Rail



Source: Rapport annuel de VIA Rail

canadien n'est intéressé à offrir un service donné, un transporteur étranger peut être autorisé à effectuer deux vols par semaine vers une ou plusieurs villes canadiennes, sauf Toronto. Depuis l'entrée en vigueur de cette politique, Iceland Air est autorisée à desservir Halifax.

Systèmes de réservation automatisée (SRA) pour les compagnies aériennes

Un règlement sur l'exploitation des Systèmes de réservation automatisée (SRA) au Canada est entré en vigueur le 28 juin 1995, en application de la *Loi sur l'aéronautique*. Ce règlement garantit aux consommateurs et aux agents de voyages l'accès à toute l'information sur les services passagers qui figure dans les SRA. Non seulement le règlement permet aux voyageurs de bien s'informer, mais il garantit aussi aux agents de voyages, aux transporteurs et aux fournisseurs de SRA que tous les transporteurs jouissent du même accès aux systèmes.

◆ TRAIN RAPIDE

En 1992, les ministres des Transports de l'Ontario, du Québec et du Canada ont chargé une équipe fédérale-provinciale d'étudier les perspectives d'avenir et l'impact d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor et de déterminer si les gouvernements devraient lancer ou financer des services ferroviaires à grande vitesse. Le rapport final et les études s'y rattachant ont été achevés à l'été 1995 sans dépasser le coût budgétaire prévu de 6 millions de dollars, montant assumé à parts égales par les trois gouvernements. Le rapport conclut que certains scénarios pourraient être économiquement et financièrement viables, mais qu'aucun projet de train rapide ne pourrait se réaliser sans un apport financier important de l'État. Le comité directeur a recommandé de laisser le secteur privé prendre l'initiative de la prochaine étape de ce projet. À son avis, il faudrait que le secteur privé prenne en charge au moins la moitié des travaux de la prochaine étape et qu'il assume aussi tous les risques liés au projet de train rapide (construction et exploitation). Le comité directeur a également recommandé que les gouvernements réexaminent le projet dans trois à cinq ans.

◆ ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN (ALÉNA)

Le Ministère a formé un groupe de travail comprenant des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux et de l'industrie chargé de fournir des renseignements pour l'activité d'harmonisation des normes sur le transport terrestre dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), à laquelle participe le Ministère avec les États-Unis et le Mexique.

Le Canada a accueilli à Vancouver les participants à la deuxième Assemblée plénière trilatérale sur les normes de transport terrestre, du 26 au 29 juin 1995. Les négociateurs ont progressé sur plusieurs questions : harmonisation des poids et dimensions des camions, normes de conformité pour les conducteurs et les véhicules, dispositifs de régulation du trafic, normes de transport ferroviaire et transport des marchandises dangereuses.

Pour faciliter l'application des dispositions de l'ALÉNA relatives au transport terrestre, les trois pays poursuivent leurs consultations sur des questions diverses : besoins opérationnels communs, immatriculation des véhicules, dédouanement, échange électronique de renseignements sur les conducteurs et les licences, cartographie électronique.

POLITIQUES DES TRANSPORTS ET AIDE FINANCIÈRE

Premier résultat attendu : ***élaboration d'une politique non opérationnelle et, s'il y a lieu, aide financière pour contribuer à la réalisation des objectifs ministériels dans les secteurs air, marine et surface.***

◆ RENOUVELLEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

En 1994-1995, de nouvelles analyses ont été effectuées pour évaluer l'impact, sur les expéditeurs, des problèmes systématiques dans l'intégration des services nationaux et internationaux de transport de marchandises et la mesure dans laquelle les transporteurs font face à des obstacles dans la fourniture de services de transport concurrentiels. La mesure dans laquelle le gouvernement, par l'entremise de la réglementation, des taxes, du recouvrement des coûts, des investissements, des subventions et de la propriété publique, contribue aux problèmes a été évaluée. Des consultations effectuées auprès d'expéditeurs de chaque région du pays sur un projet de renouvellement du transport ferroviaire ont été entreprises à l'automne 1994. Le Ministère a évalué l'offre de CP en vue d'acquérir les actifs du CN dans l'Est du Canada, offre qu'il a rejetée en décembre 1994. En plus, le groupe de travail gouvernemental sur la commercialisation du CN a soumis son rapport au Ministre en janvier 1995 recommandant la commercialisation complète du CN. Une attention particulière sera portée à la commercialisation du CN et aux changements législatifs nécessaires pour revitaliser le réseau de transport terrestre. Dans son budget de février 1995, le ministre des Finances a annoncé que le ministre des Transports procéderait à la privatisation du CN en 1995. Les actions ont été mises en circulation en novembre 1995.

◆ POLITIQUE DE L'AIR

En décembre 1994, le gouvernement a annoncé qu'une nouvelle Politique sur le transport aérien international avait été élaborée pour répondre aux besoins des voyageurs, des expéditeurs, des transporteurs canadiens et du secteur aéroportuaire. Cette politique se veut un complément du nouvel accord tant attendu sur les services aériens transfrontaliers que le Canada et les États-Unis ont signé en février 1995.

La nouvelle politique repose sur le principe de préemption : si le transporteur canadien désigné n'utilise pas ou sous-utilise ses droits d'exploiter des services aériens internationaux, ces droits sont alors offerts à d'autres transporteurs canadiens. L'objectif est d'améliorer le niveau des services offerts aux collectivités canadiennes et d'assurer l'exercice optimal des droits négociés par le Canada. Dans le cadre de cette politique, Air Canada a été choisie pour desservir la Belgique, la République tchèque, la Grèce, Haïti, Israël, la Russie, Singapour, l'Espagne et la Pologne. Air Transat a pour sa part été désignée pour desservir Cuba et la République dominicaine.

La politique encourage également les transporteurs canadiens à présenter des demandes pour de nouveaux itinéraires vers des pays avec lesquels le Canada n'a pas signé d'accord bilatéral. C'est ainsi que les Lignes aériennes Canadien International ont été désignées pour desservir la Malaisie, le Vietnam et les Philippines. Air Canada a été choisie pour desservir l'Indonésie et l'Afrique du Sud.

Une nouvelle politique sur le «deuxième transporteur» a été annoncée le 10 mars 1995. Selon cette politique, un deuxième transporteur canadien est désigné lorsque le marché à desservir dépasse 300 000 passagers par année (services réguliers). La nouvelle politique est entrée en vigueur le 20 décembre 1995. Depuis lors, Air Canada a accès à Hong Kong et elle est aussi autorisée à desservir l'Allemagne à partir de l'Ouest canadien, tandis que les Lignes aériennes Canadien, elles, ont accès à l'Allemagne à partir de l'Est canadien.

Enfin, la politique sur l'«accès des transporteurs étrangers» prévoit que, lorsqu'il n'existe aucun accord bilatéral et qu'aucun transporteur

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Résultat attendu : *l'innovation technologique à l'appui des activités de Transports Canada ainsi que de l'ensemble du secteur des transports*

◆ RAPPORT SUR DES INITIATIVES EFFECTUÉES EN 1994-1995

SYSTÈME DE NAVIGATION INTELLIGENT (SÉCURITÉ)

Un système intégré de navigation électronique qui offre plus de précision quelles que soient les conditions météorologiques fera l'objet d'une démonstration dans le fleuve Saint-Laurent. Basé sur le positionnement global différentiel et comportant une carte électronique, l'affichage d'information et la surveillance du niveau d'eau, ce système devrait être opérationnel d'ici le milieu de 1996.

FATIGUE DES CAMIONNEURS (SÉCURITÉ)

Transports Canada et la Federal Highway Administration des États-Unis ont entrepris conjointement un ambitieux programme de recherche pour évaluer l'effet de longues heures de conduite sur la performance et la perte de vigilance des camionneurs. L'analyse des données canadiennes et américaines obtenues sur le terrain devrait être terminée en 1996, ce qui fournira une base de données scientifiques pour l'évaluation de modifications de la réglementation des heures de travail.

PASSAGE AUTOMATISÉ DES FRONTIÈRES (EFFICIENCE)

Dans le cadre d'un projet appuyé par les ministères des transports fédéraux (Canada/États-Unis), de la province de l'Ontario et des états de Michigan et de New York, on a mené une étude de faisabilité technique et institutionnelle et terminé l'étude d'avants-projets sommaires de l'inspection et du dédouanement automatisés des véhicules utilitaires aux points de traversée des rivières Detroit, Sainte-Claire et Niagara. L'objectif ultime du projet est de permettre aux véhicules en bon état de marche et dont les papiers sont en règle de passer la frontière sans arrêt.

ÉVALUATION DE LA TECHNOLOGIE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (ENVIRONNEMENT)

Deux véhicules électriques de pointe de conception nord-américaine sont actuellement évalués dans le cadre d'un programme à long terme. Un modèle de préproduction de la Ford Ecostar, dotée d'une batterie sodium-soufre à température élevée fait partie du parc de véhicules municipal de la région métropolitaine de Toronto. Le second véhicule, la TEVan de Chrysler, équipé d'une batterie nickel-cadmium, transporte le courrier et le personnel à l'aéroport Dorval.

RÉSEAU DE COMMUNICATION VISUELLE (ACCESSIBILITÉ)

Appuyé par la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, le Réseau de communication visuelle est un système d'information visuelle et sonore en temps réel conçu pour les véhicules de transport en commun et les quais de gare. Ce système a été créé pour rendre les autobus et les métros plus accessibles aux personnes ayant des déficiences sensorielles.

MISE AU POINT D'UN AUTOCAR DE LOUAGE (ACCESSIBILITÉ)

Un projet financé grâce à la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées a mené à la mise au point d'un nouveau siège d'autocar, d'un système d'embarquement novateur et de plusieurs améliorations qui seront intégrés à un nouvel autocar plus accessible que Motor Coach Industries de Winnipeg dévoilera en 1996.

FROTTEMENT DES PNEUS D'AÉRONEF SUR LES PISTES CONTAMINÉES (SÉCURITÉ)

Cette recherche porte sur le dérapage des aéronefs à l'atterrissage. On a élaboré une méthode permettant d'évaluer le coefficient de frottement d'un pneu d'aéronef ordinaire sur les chaussées en asphalte et en béton contaminées par divers produits antigivrants et dégivrants.

AMÉLIORATION D'UN DÉTECTEUR OLFACTIF D'EXPLOSIFS (SÛRETÉ AÉRIENNE)

La recherche sur un présélecteur de vapeurs qui utilise la technologie laser pour améliorer la détection des traces d'explosifs sur les voyageurs aériens et dans leurs bagages se poursuit.

⇨ *Politiques et coordination*

OBJECTIF

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services de soutien requis pour permettre au Ministère d'atteindre ses objectifs

ANALYSE ÉCONOMIQUE

Résultat attendu ***: données, prévisions et analyses économiques qui appuient l'élaboration et l'exécution des plans ministériels, de la politique et de la législation concernant les transports.***

◆ ANALYSE DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

Le Programme a fait l'objet d'une analyse basée sur un échantillon des feuilles de route accompagnant des demandes de subventions. Des estimations des montants payés par mode de transport, par commodité, par distance et par origine et destination, et des estimations de l'importance des subventions par rapport à la valeur de rendement des principales commodités ont été effectuées. Une analyse parallèle a considéré les taux de camionnage chargés par commodité et par distance, en comparant les expéditions non subventionnées, dans une même région et ailleurs au Canada. Les conclusions ont été publiées et discutées avec les intervenants qui ont exprimé leurs opinions quant aux options touchant le programme. D'après les conclusions, les programmes de subventions n'atteignaient plus leur objectif premier, qui consistait à permettre aux expéditeurs d'avoir accès à des marchés canadiens plus étendus.

Cette étude vient à l'appui de la décision gouvernementale d'éliminer le programme en 1995-1996. Pour faciliter l'adaptation de la région, des fonds de transition s'élevant à 326 millions de dollars seront fournis aux gouvernements provinciaux pour alléger les difficultés financières des expéditeurs à l'aide des seuls fonds fédéraux ou faire des investissements routiers ou autres qui améliorent l'efficacité du réseau de transport dans l'intérêt de tous les utilisateurs, investissements financés à parts égales par le fédéral et la province. Des accords de transition ont été signés avec le Québec et les quatre provinces de l'Atlantique avant janvier 1996.

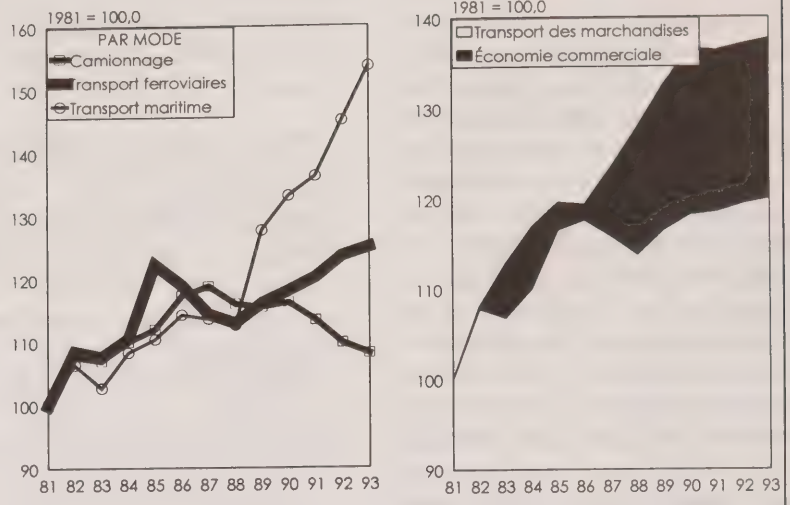
◆ ANALYSE DU RÉSEAU DE TRANSPORT

Une analyse a été entreprise dans le cadre du project spécial d'infrastructure pour définir les liens entre le réseau routier du Canada et la croissance générale de l'économie, et notamment :

- L'élaboration d'un modèle économique du trafic voyageurs et marchandises
- Des mesures du capital national investi dans les routes
- Des modèles macro-économiques de la contribution de la route à la productivité globale des facteurs
- Un examen des analyses coûts-avantages de projets routiers
- Une évaluation des modes possibles de financement des routes.

Les résultats de ce travail seront connus en 1996-1997.

Tableau 20



Source: Direction de l'analyse économique de Transports Canada

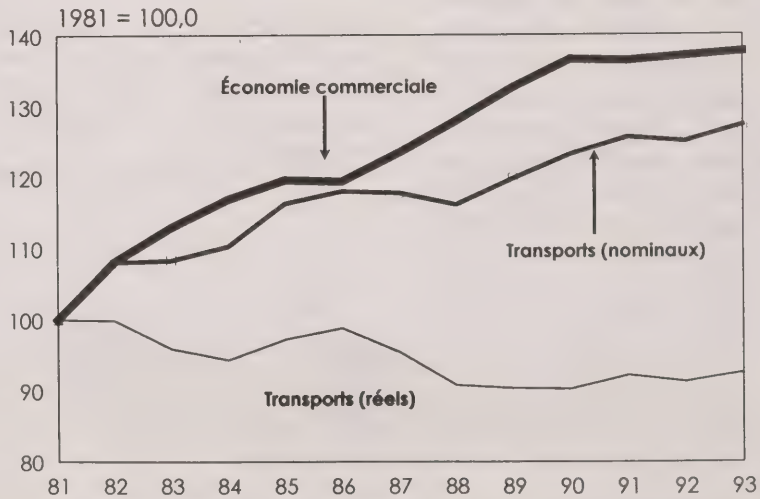
◆ LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET LE RESTE DE L'ÉCONOMIE

En résumé, les prix de production des secteurs des transports ont augmenté de 2 p. 100 par an de 1981 à 1993. Dans les années 1981-1986, les prix de transport ont monté de 3,4 p. 100 par an; ce rythme de croissance a diminué de 1,1 p. 100 par an dans les années 1986-1993.

Les prix réels des services de transport se sont orientés en baisse dans la période à l'étude. Comme le montre le tableau 21, les prix de transport étaient proches de ceux de l'économie dans la première moitié de cette période. Dans la seconde moitié, ils ont baissé de près de 1 p. 100 par an.

Tableau 21

INDEX DE RENDEMENT DE PRIX : SECTEURS DES TRANSPORTS ET LE RESTE DE L'ÉCONOMIE



Source: Direction de l'analyse économique de Transports Canada

◆ SECTEURS DU CAMIONNAGE, DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU TRANSPORT MARITIME

Les prix des services de transport des marchandises par camion, chemin de fer et voie d'eau ont augmenté de 1,5 p. 100 par an, soit un taux bien inférieur au taux moyen d'augmentation des prix du secteur des entreprises de l'économie canadienne (2,7 p. 100). Dans les années 1981-1993, ils ont pris quelque 18 points de retard sur l'économie, surtout en raison de l'affaissement des prix dans le secteur ferroviaire et de hausses réduites des prix dans le secteur du camionnage. Les variations de prix dans le secteur maritime ont été bien supérieures à celles qu'ont connues les secteurs du transport ferroviaire et du camionnage, mais toutefois proches des tendances inflationnistes générales de l'économie. Le tableau 20 montre comment les prix de transport des marchandises ont varié de 1981 à 1993.

Les prix de transport terrestre des marchandises ont augmenté au début, soit de 1981 à 1986, mais, à la fin, les prix nominaux de transport ferroviaire ont baissé en moyenne de 1,2 p. 100 par an (3,2 p. 100 en termes réels), alors que les prix de camionnage ont connu une hausse de moins de 1 p. 100 (baisse annuelle de 1,3 p. 100 en termes réels). Il y a des raisons de croire que la déréglementation du transport terrestre a amorcé le déclin des prix.

Le transport par voie d'eau a connu de fortes majorations de prix, soit des hausses d'environ 3,9 p. 100 par an. Le marché canadien des transports intérieurs par voie d'eau comprend le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent et les côtes est et ouest. Le tarif nominal des marchandises a été stable dans le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent : il a donc considérablement baissé en termes réels. Sur les côtes est et ouest, les transporteurs semblent avoir réussi à obtenir des hausses de tarif appréciables. À cause de l'instabilité des ensembles de données, il faut interpréter avec prudence les résultats de ces services maritimes et de l'ensemble de ce mode de transport.

Le Ministère recherche une plus grande harmonisation des règlements du camionnage interprovincial, *en partie par l'initiative menée par les ministres fédéral et provinciaux du commerce en vue de réduire les obstacles au commerce intérieur. Des engagements précis en matière d'harmonisation sont régis par l'échéancier prévu dans le chapitre «Transports» de l'Accord sur le commerce intérieur. Les voici :*

- *Établissement de règles uniformes régissant le poids et la taille des véhicules automobiles*
- *Élimination des permis d'exploitation d'entreprise de camionnage extra-provinciale*
- *Mise en application des normes du Code canadien de sécurité*
- *Établissement d'un connaissement national applicable aux transporteurs routiers*
- *Établissement de mécanismes administratifs harmonisés pour la perception de la taxe sur les carburants et de la taxe de vente*
- *Arrangements administratifs harmonisés concernant la désignation des mandataires aux fins de la signification des actes de procédure.*

Les échéances les plus proches pour le respect de ces engagements tombaient à la date d'entrée en vigueur de l'Accord (1er juillet 1995). Sur tous les points importants, elles ont été respectées.

de 23 p. 100 à celui de la croissance des prix des entreprises. L'autocar est en fait le mode de transport qui a enregistré la plus forte augmentation de prix. C'est aussi celui qui a obtenu les pires résultats de production, ayant baissé de 9 p. 100 pendant la période en question.

Il y a des raisons de croire que la déréglementation du transport terrestre des marchandises a amorcé le déclin des prix. Transports Canada examine une solution semblable pour les services d'autocars.

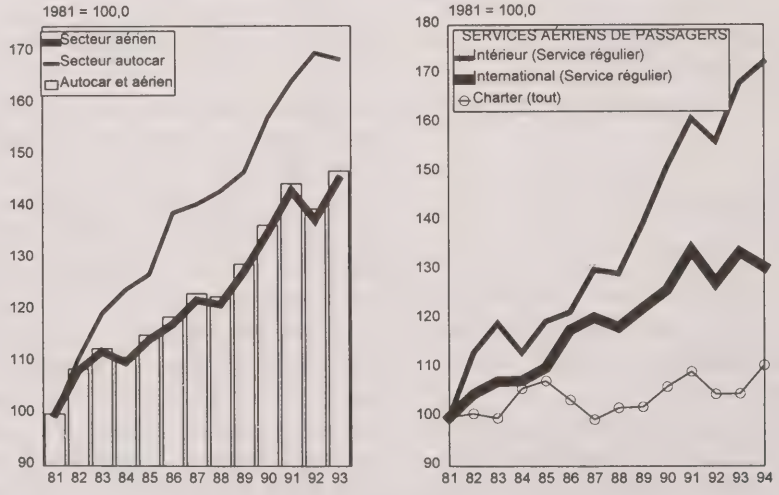
Le Ministère a engagé le débat avec les provinces et le secteur du transport par autocar sur la réglementation future de ce dernier et laissé entendre qu'il serait maintenant opportun de déréglementer ce secteur. Ce débat aboutira à la présentation de recommandations au gouvernement d'ici à l'automne de 1996.

Libéralisation du marché des transports aériens transfrontaliers conçue pour aider le secteur à accéder à de nouveaux marchés.

En vertu de l'accord «ciels ouverts» longtemps attendu, les transporteurs canadiens obtiennent des droits illimités sur les routes reliant un point au Canada avec un autre aux États-Unis. Les Transporteurs américains obtiennent des droits illimités sur les routes reliant un point aux États-Unis avec un autre au Canada, sauf Toronto, Montréal et Vancouver, via un point des États-Unis. Dans ces trois villes, l'instauration de nouveaux services voyageurs par les transporteurs américains se fera peu à peu dans un délai maximal de trois ans. En octobre 1995, l'accord avait donné les résultats suivants :

- *Exploitation de 15 nouvelles routes aériennes par les transporteurs canadiens, y compris une première desserte d'Atlanta et de l'aéroport national de Washington*
- *Transformation de plus de 20 routes pour vols affrétés en services réguliers*
- *Exploitation de 35 nouvelles routes par les compagnies aériennes des États-Unis.*

Tableau 19 **INDEX DES TAUX PASSAGERS : SECTEURS DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET DU TRANSPORT AÉRIEN**



Source: Direction de l'analyse économique de Transports Canada

OBJECTIF
Contribuer à un réseau des transports favorisant la prospérité du Canada

Les prix sont un indicateur significatif du rendement d'un secteur de l'économie. Une baisse des prix à long terme suggère un rendement élevé en matière de productivité, en d'autres termes une efficience accrue. À court terme, des prix plus bas peuvent découler d'une rentabilité réduite, mais à long terme, cela ne peut être soutenu sans augmentation dans la productivité.

À cette fin, la Direction générale de l'analyse économique de Transports Canada a entrepris un programme de recherche sur la mesure des prix dans les transports. Le prix de production diffère des prix payés par les utilisateurs, car il ne comprend pas les taxes qui s'ajoutent aux prix de production, telles la taxe sur les produits et services (TPS) ou la taxe sur le transport aérien (TTA). Comme nous nous intéressons aux prix de production, ce sont les prix de production bruts du secteur des entreprises de l'économie canadienne qui constituent la mesure du rendement du secteur des transports.

Les résultats de ce travail sont présentés ci-après. Il faut y voir ceux d'un travail en cours : ils peuvent donc changer au fur et à mesure du perfectionnement de la méthodologie et de l'amélioration de la base de données.

Secteurs englobés

L'analyse englobe :

- Les services de location d'autocars et les services réguliers d'autocars des exploitants dont le chiffre d'affaires total est inférieur à 500 000 $ par an.
- Les services de transport de voyageurs d'Air Canada, de Canadien International, de leurs principaux affiliés et partenaires, ainsi que des grands exploitants de vols affrétés du Canada.
- Les services de transport de marchandises de CN Rail et de CP Rail.
- Les services de transport de marchandises des entreprises de camionnage dont le chiffre d'affaire dépasse 1 million de dollars.
- Les services de transport de marchandises des transporteurs maritimes canadiens.

Les prix de production de VIA Rail ne sont pas compris, car il manque les données voulues pour produire un indice significatif.

Un indice agrégatif de prix a ensuite été tiré des séries chronologiques enchaînées des indices de Tornqvist pour chaque catégorie de service et de transporteur et pour l'ensemble du secteur d'activité. Un indice composite a été calculé avec la méthode de Tornqvist pour l'ensemble des secteurs susmentionnés des transports.

◆ SECTEURS DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET DU TRANSPORT AÉRIEN

L'évolution des prix de l'aviation commerciale canadienne a été inégale. Jusqu'en 1984 au moins, les années quatre-vingts ont été caractérisées par une baisse des prix de production des services intérieurs et étrangers par rapport à ceux du secteur des entreprises. Depuis lors, il y a eu une nette augmentation des prix, notamment sur le marché intérieur, parce que les compagnies aériennes étaient contraintes de rééquiper leurs flottes et de rétablir leur rentabilité. L'évolution des prix des services affrétés et des services internationaux a été plus modérée, les variations de prix ayant été inférieures aux tendances inflationnistes générales de l'économie. Dans l'ensemble, les prix des services voyageurs offerts par l'aviation commerciale ont augmenté de 3 p. 100 par an de 1981 à 1994. Le tableau 19, ci-après, montre l'évolution des prix de production des secteurs du transport par autocar et du transport aérien.

De 1981 à 1993, le prix des services voyageurs offerts par le secteur du transport par autocar a progressé de 4,5 p. 100 par an, taux supérieur

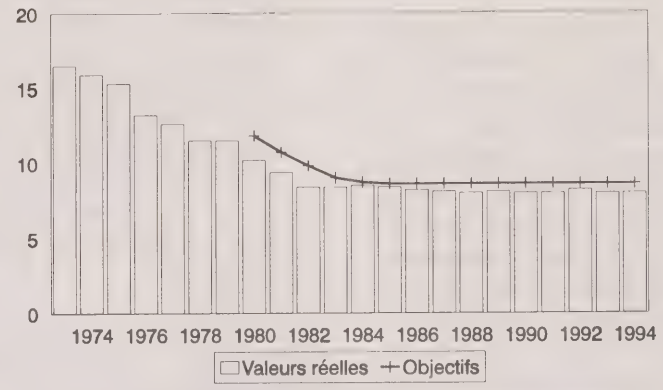
Les normes de consommation de carburant appliquées dans le cadre du programme de réduction volontaire de carburant du gouvernement et de l'industrie ont permis de réduire la consommation moyenne de carburant des nouveaux véhicules de 50 p. 100 depuis 1973. Le tableau 17 illustre les moyennes réelles de consommation de carburant depuis 1973 pour les nouveaux véhicules particuliers. Depuis 1980, de nouveaux objectifs de consommation de carburant ont été établis et sont également indiqués. Par la suite ces objectifs ont été dépassés tous les ans.

Contribution de Transports Canada au chapitre des émissions des véhicules et de la consommation de carburant.

En 1994, Transports Canada a évalué un véhicule électrique, soit la TEVan de Chrysler. Ce véhicule a d'abord été évalué par le Centre de développement des transports, puis a subi des essais au dynamomètre et sur les voies du Centre d'essais pour véhicules automobiles et enfin a assuré un service de navette postal entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal.

Tableau 17

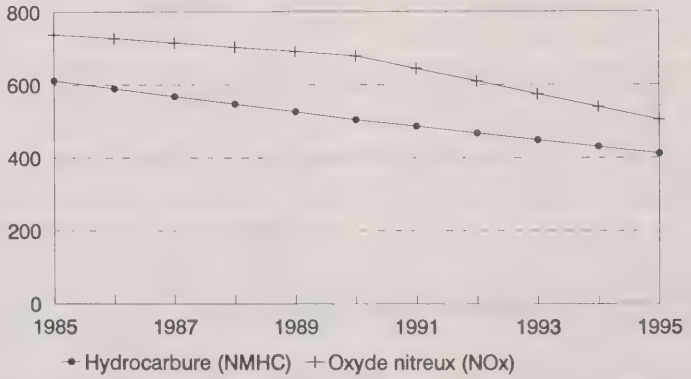
Consommation de carburant en litre par 100 kilomètres



Source : sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile

Tableau 18

Niveaux d'émission des véhicules automobiles



Source : sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile

y compris les voitures, les camions légers et lourds

⇨ *L'environnement*

OBJECTIF

Réduire l'incidence défavorable des transports sur l'environnement

Transports Canada, dans ses activités, ses règlements et sa recherche, a l'occasion de réduire les répercussions négatives des transports sur l'environnement.

◆ ACTIVITÉS DE CONFORMITÉ

Des questions environnementales précises ont été soulevées quant à la façon dont Transports Canada se conforme aux lois et règlements et des mesures ont été prises pour y donner suite :

- **BPC** - Les BPC de Transports Canada sont entreposés en lieu sûr et sont détruits au fur et à mesure que la capacité des installations de traitement le permet.
- **Réservoirs d'entreposage souterrains et de surface** - Transports Canada a fait un inventaire et met à exécution un plan de gestion de l'inventaire en vue de remplacer les réservoirs d'entreposage aux installations des Aéroports et de l'Aviation conformément aux lignes directrices nationales. Aux installations de l'Activité Aviation, les réservoirs ont été remplacés à 150 endroits au cours des trois dernières années. Durant cette période, l'Activité Aviation a dépensé environ 4 millions de dollars en nettoyage des lieux, incluant l'enlèvement, le remplacement et l'amélioration des réservoirs d'entreposage. La gestion de l'inventaire aux aéroports sera coordonnée avec la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports.
- **Contamination par le glycol** - Il faut assurer que les liquides à base de glycol (vaporisés sur les aéronefs avant le décollage par mauvais temps) qui représentent un danger potentiel pour la vie aquatique s'ils sont rejetés dans les cours d'eau font l'objet d'une surveillance. Un examen des données existantes sur la qualité de l'eau a révélé que des mesures correctives devraient être prises à sept aéroports exploités par Transports Canada et qu'à certains autres emplacements, il faudrait effectuer d'autres études de la qualité de l'eau pour déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures. Les mesures correctives ont été amorcées. Les compagnies aériennes ont la responsabilité de veiller au respect de la norme établie. Transports Canada est responsable de la surveillance et de l'analyse des eaux de ruissellement, ce qui représente des coûts annuels d'environ 400 000 dollars.
- **Substances destructrices de la couche d'ozone** - Des programmes visant à éliminer et à remplacer les halons utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie sont actuellement en cours. L'Activité Aviation a dépensé environ 0,2 million de dollars à cette fin en 1994-1995. En 1995, l'Activité Aéroports a enlevé tous les halons des véhicules de service d'intervention d'urgence.

◆ CONSOMMATION DE CARBURANT ET ÉMISSIONS DES MOTEURS DES VÉHICULES

En plus de ses interventions directes, Transports Canada travaille dans des secteurs où il peut influer sur les conséquences de l'industrie du transports sur l'environnement. Dans l'élaboration des règlements des véhicules automobiles, Transports Canada a établi des normes toujours plus rigoureuses au sujet d'émissions des gaz d'échappement et des résidus d'évaporation des nouveaux véhicules automobiles. Les nouveaux véhicules commercialisés et vendus au Canada de nos jours émettent approximativement 97 p. 100 moins d'hydrocarbures (HC), 96 p. 100 moins de monoxyde de carbone (CO) et 89 p. 100 moins d'oxydes nitreux (NOx) que les véhicules vendus avant 1971 lorsque les contrôles sur les émissions ont été mis en oeuvre. Le tableau 18 illustre la réduction prévue des émissions des véhicules.

Tableau 16 — **Coût net du Programme par activité ou secteur d'activité**

(Les zones ombrées indiquent les dépenses réelles) — **Comparaison du Budget des dépenses principal et des dépenses réelles en 1994-1995**

(en milliers de dollars)	Dépenses de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions (2)	Sociétés d'État	Total brut	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total
Activité ou secteur d'activité							
Politiques et coordination	42 325	2 780	260 226	498 568	803 899	-	803 899
	36 640	1 013	303 009	446 862	787 524	(33)	787 491
Marine	511 185	103 303	2 026	2 973	619 487	(26 537)	592 950
	523 325	108 096	1 817	4 289	637 527	(23 920)	613 607
Aviation	143 806	15 873	96	-	159 775	(17 732)	142 043
	150 550	10 903	26	-	161 479	(19 475)	142 004
Système de navigation aérienne	461 793	248 354	450	-	710 597	(585 184)	125 413
	495 947	206 561	162	-	702 670	(628 186)	74 484
Aéroports	260 844	122 857	38 099	-	421 800	(285 002)	136 798
	261 473	146 029	24 969	-	432 471	(303 277)	129 194
Surface	36 120	2 419	9 130	-	47 669	(310)	47 359
	36 350	3 059	8 242	-	47 651	(878)	46 773
Administration du Ministère	153 098	27 481	25	-	180 604	(16 400)	164 204
	177 504	29 664	25	-	207 193	(26 516)	180 677
Total du Budget principal	1 609 171	523 067	310 052	501 541	2 943 831	(931 165)	2 012 666
Total des dépenses réelles	1 681 789	505 325	338 250	451 151	2 976 515	(1 002 285)	1 974 230
L'Office du transports du grain	2 737	8 511	3 485	-	14 733	-	14 733
	2 317	8 252	2 251	-	12 820	-	12 820
Autres recettes et dépenses							
Recettes portées au Trésor							(47 800)
							(62 904)
Coûts des services rendus par les autres ministères (Budget principal - dépenses réelles non-disponibles)							102 645
Coût net du Programme							2 082 244
							2 026 791

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement et allocation pour automobile du ministre des Transports.

(2) Comprend des paiements législatifs pour le pont Victoria.

En 1994-1995, les dépenses nettes réelles ont été de 38,5 millions de dollars inférieures aux dépenses prévues à l'origine dans le Budget des dépenses principal. En voici les causes principales :

- Augmentation des recettes des activités Aviation, Système de navigation aérienne et Aéroports par suite de la majoration des redevances et de la hausse de la taxe sur le transport aérien annoncée dans le budget de février 1994, accompagnées d'une croissance du trafic général. Cette augmentation a été neutralisée par un accroissement correspondant des frais de fonctionnement.
- Augmentation au poste des subventions et des contributions attribuable principalement au versement de 31 millions de dollars à la province de Terre-Neuve et du Labrador en rapport avec l'abolition des subventions aux services de traversiers offerts aux agglomérations de la côte sud et de la péninsule Great Northern.
- Réduction des paiements versés aux sociétés d'État, notamment à VIA Rail et à Marine Atlantique.

◆ PRODUCTION DE RECETTES

En 1994-1995, Transports Canada a mené à terme plusieurs initiatives visant à accroître ses recettes. La taxe sur le transport aérien (TTA) a été modifiée le 1er mai 1994. La nouvelle taxe a produit 24 millions de dollars de plus en 1994-1995, soit une hausse annualisée de 36 millions de dollars. Les droits des services en route et de réglementation de l'aviation ont augmenté respectivement le 1er avril 1994 et le 1er juin 1994 pour produire 2,6 millions de dollars de plus. Les redevances d'aéroport ont augmenté d'environ 10 p. 100 le 1er mai 1994 pour produire 12,4 millions de dollars de plus sur une période d'un an. Enfin, les droits portuaires et les droits pour les services de la sécurité des navires ont été majorés pour produire environ 1,4 million de dollars de plus par an.

Par ailleurs, des consultations ont été menées à la fin de 1994-1995 sur l'instauration et l'augmentation de redevances d'usage qui entreraient en vigueur au début de 1995-1996. Ces redevances et les droits nouveaux ou majorés des activités Aviation, Aéroports, Système de navigation aérienne et Marine feraient augmenter les recettes annuelles d'environ 29 millions de dollars. Dans le budget fédéral du 27 février 1995, on a annoncé que la TTA augmenterait le 1er mai 1995 pour produire 26 millions de dollars de plus en 1995-1996 et 33 millions de plus sur une période d'un an. La nouvelle redevance de survol annoncée dans ce budget est entrée en vigueur le 1er novembre 1995 (voir page 68).

EXAMEN DES ACTIVITÉS ADMINISTRATIVES ET FONCTIONNELLES (ÉTUDE SUR LES FRAIS GÉNÉRAUX)

Durant l'exercice 1994-1995, la première année de mise en œuvre de l'Étude sur les frais généraux, des économies de 9,4 millions de dollars ont été enregistrées. L'étude visait à cerner les processus et les pratiques qui n'étaient pas essentiels à l'exécution du mandat du Ministère. La rationalisation des systèmes, la réduction et l'élimination de doubles emplois, l'adoption de nouveaux systèmes d'information réduiront les frais de 50 millions de dollars d'ici la fin du programme de cinq ans.

⇨ *Rendement financier*

Tableau 15

Dépenses prévues et dépenses réelles votées du Ministère

(en milliers de dollars)	Réel 1992-1993	Réel 1993-1994	Budget principal 1994-1995	Réel 1994-1995
Activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination	843 004	819 251	803 899	787 491
Marine	605 369	677 235	592 950	613 607
Aviation	146 203	150 775	142 043	142 004
Système de navigation aérienne	143 894	128 347	125 413	74 484
Aéroports	76 335	148 847	136 798	129 194
Surface	44 306	47 673	47 359	46 773
Administration du Ministère	161 416	195 281	164 204	180 677
Total du Ministère	2 020 527	2 167 409	2 012 666	1 974 230
L'Office du transport du grain	4 917	4 485	14 733	12 820

Canada aboutiront à des recommandations en 1996.

Par suite de l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* en 1995, le Ministère fait des paiements transitoires aux provinces pour les aider à améliorer le réseau de transport.

◆ LE RÔLE ESSENTIEL DU MINISTÈRE

Transports Canada se rapproche à grands pas du ministère dont le rôle principal ne sera plus l'exploitation du réseau de transport. En applicant les mesures de commercialisation, il cédera l'exploitation du réseau à d'autres entités et mettra l'accent sur son rôle primordial, l'élaboration de règlements qui assurent la sécurité des utilisateurs du réseau de transport canadien.

Système de navigation aérienne (SNA)	**Centre d'essais de Blainville**
Après l'achèvement d'études de faisabilité, on a annoncé la commercialisation du SNA dans le budget de février 1995. Des négociations sur le transfert des biens, des recettes et des employés sont en cours avec la nouvelle société Nav Can pour déterminer les conditions de vente. Le transfert devrait avoir lieu au milieu de 1996 (voir page 30).	Les offres de trois entrepreneurs désireux d'exploiter le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville ont été évaluées en regard des exigences énoncées dans la demande de propositions. Le transfert devrait avoir lieu en 1996.
Aéroports	**Garde côtière canadienne**
L'annonce de la Politique nationale des aéroports en juillet 1994 a déclenché des pourparlers et des négociations avec de nombreuses entités locales en vue du transfert d'aéroports. À ce jour, on a transféré les aéroports de Fort Frances, de Dawson Creek, de Brandon, de Campbell River, de Rainbow Lake, de Flin Flon, de Trois-Rivières, de Hope, de Vanderhoff et neuf aéroports «Arctique A». Un nouveau Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été établi pour aider à la transition des aéroports (voir page 72).	Dans le budget de février 1995, on a annoncé que la Garde côtière canadienne passerait au ministère des Pêches et des Océans pour réaliser des gains de rendement, notamment dans les flottes. Après le transfert des services de déglaçage, des aides à la navigation maritime, des opérations de recherche et de sauvetage et de l'intervention environnementale, le Ministère se concentrera sur la réglementation maritime, les ports et havres et les administrations de pilotage.

⇨ Comparaison du rendement avec le plan et la stratégie

◆ UN NOUVEAU CADRE DES POLITIQUES DU TRANSPORT

Transports Canada a mis en place un nouveau cadre de politique des transports qui met l'accent sur une vision nationale en matière de sécurité, d'efficience, de viabilité de l'industrie et de responsabilité environnementale. Le Ministère a pris des mesures pour, notamment, rationaliser la législation et la réglementation de tous les modes de transport aux fins suivantes :

- Réduire le recours direct aux subventions pour financer le réseau
- Promouvoir l'efficience
- Rendre le réseau de transport plus adapté aux exigences changeantes.

Le rail

Le contexte économique et la réglementation des chemins de fer ont fait l'objet d'un examen qui a été mené à terme au début de 1995. Il en est résulté le dépôt de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada* en juin 1995. Cette loi modernisera et rationalisera la réglementation ferroviaire. Elle remplace tant la *Loi sur les chemins de fer* que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et insiste moins sur l'abandon des lignes de chemin de fer sous-utilisées que sur la création de lignes de chemins de fer secondaires rentables (voir page 7).

Les actions du Canadien National (CN) ont été vendues sur le marché libre en novembre 1995, ce qui a amené la privatisation du transporteur ferroviaire. Cette initiative donnera à ce dernier la liberté nécessaire pour prendre rapidement des décisions d'exploitation et d'investissement stratégiques et chercher de nouvelles sources de capitaux privés afin de financer ces décisions.

La marine

Le Comité permanent des transports a procédé à un examen complet du réseau de transport maritime, dont la gestion globale du réseau des ports, le rôle futur de la voie maritime, l'efficience des services de pilotage et les façons de réduire les frais des utilisateurs. Comme suite à plusieurs des recommandations du Comité, Transports Canada a élaboré une stratégie qui permettra d'accroître l'efficience du réseau et de mettre en œuvre une nouvelle politique maritime (voir page 21).

L'air

Les pourparlers du Canada et des États-Unis sur la libéralisation du marché des transports aériens transfrontaliers ont abouti à la signature d'un accord bilatéral de services aériens le 24 février 1995. Ce nouvel accord «ciels ouverts» continue d'engendrer de nouveaux services aériens transfrontaliers ou de les accroître au profit des voyageurs, des collectivités et des expéditeurs canadiens (voir page 55).

La politique sur le transport aérien international

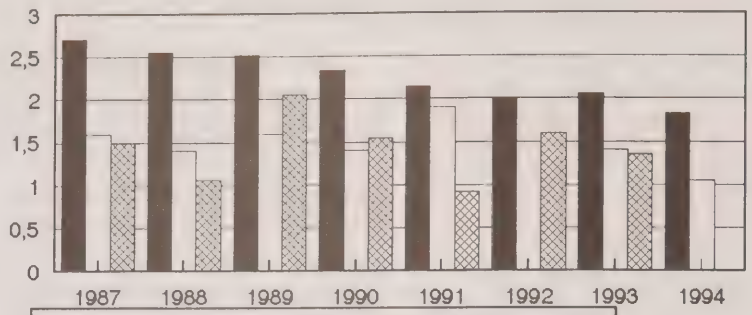
Le Canada a annoncé sa politique sur le transport aérien international le 20 décembre 1994. Elle est conçue pour assurer la meilleure utilisation possible des droits de routes internationales du Canada, faciliter l'accès des transporteurs étrangers au Canada, offrir plus de choix aux voyageurs et mieux protéger ces derniers. La nouvelle politique se compose de plusieurs éléments clés (voir les détails à la page 55) :

- Une politique d'invalidation des permis inutilisés
- Une politique de désignation d'un deuxième transporteur
- Une politique sur l'accès des transporteurs étrangers.

Les transports terrestres

La *Loi sur les transports au Canada* abolira les dispositions concernant la réglementation fédérale des entreprises extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, ce qui laissera la responsabilité de la réglementation courante de ces modes aux provinces. Dans le cas des entreprises de camionnage, qui sont déjà déréglementées, la situation demeure inchangée. Les discussions sur l'avenir de la réglementation du transport par autocar au

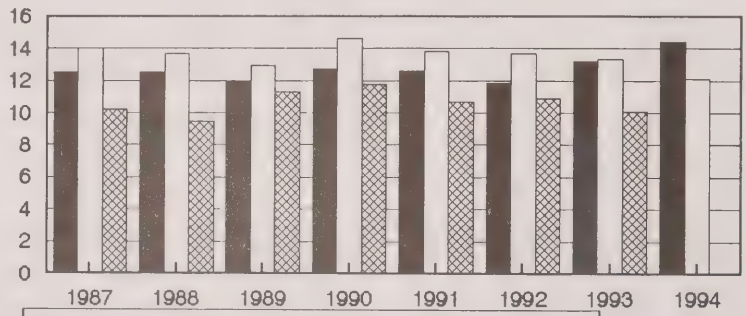
Tableau 13



Nota : Le taux de décès de 1994 pour l'industrie marine n'est pas disponible.

Source : Bureau de la sécurité des transports

Tableau 14



Nota : le taux d'accidents de 1994 pour l'industrie marine n'est pas disponible.

Source: Bureau de la sécurité des transports

14 sont les étalons de l'efficacité des activités du Ministère. Les statistiques qui ont servi au calcul des mesures figurant aux tableaux 13 et 14 proviennent du Bureau de la sécurité des transports (BST) chargé de recueillir les statistiques sur les accidents dont la définition englobe les cas de collision, d'échouement, d'incendie, d'explosion, de chavirement ou de tout autre incident où un navire est endommagé.

En dépit d'un déclin constant dans les arrivées et les départs de navires depuis 1988, les accidents, les navires détruits et les décès par millier de mouvements de navires n'ont pas changé sensiblement entre 1987 et 1993. Les tendances dans ces indicateurs globaux clés semblent indiquer que, du point de vue de la sécurité maritime, il n'y a eu ni amélioration ni détérioration marquée du dossier de sécurité maritime au Canada dans la période comprise entre 1987 et 1993.

Assurer la sécurité des navires dans les eaux canadiennes en collaborant avec les autres pays

Le Programme de contrôle par l'État du port est un programme d'inspection des navires par lequel un État souverain arraisonne les navires étrangers qui entrent dans ses eaux pour s'assurer qu'ils sont conformes aux diverses conventions maritimes internationales. À l'heure actuelle, il y a trois régions établies : l'Europe (protocole d'entente de Paris), l'Asie et le Pacifique (protocole d'entente de Tokyo – le Canada exploite et gère le système d'information de cette région) et l'Amérique du Sud (protocole d'entente de Viña del Mar). On organise actuellement d'autres régions pour étendre le programme aux Antilles, à la Méditerranée, à l'Atlantique Sud et à l'océan Indien. Les systèmes ont un caractère régional, mais il se peut que le contrôle par l'État du port devienne une organisation mondiale et que des pays participent à plus d'un régime, comme c'est le cas pour le Canada. Le protocole de Paris exige l'inspection de 25 p. 100 des navires. Le Canada a dépassé cet objectif ces dernières années.

◆ SÉCURITÉ DES TRANSPORTS - RÉSUMÉ

La sécurité du réseau de transports dans son ensemble est difficile à mesurer. Les nombres absolus, en ce qui concerne les décès ou les accidents, ne veulent rien dire à moins d'être examinés en rapport avec l'utilisation du mode de transport en cause. Par exemple, si les décès dans un mode donné montrent un déclin de 20 p. 100 au cours d'une période de 10 ans, cette tendance ne pourrait être considérée comme positive que si le trafic dans ce mode n'avait pas enregistré un déclin encore plus marqué au cours de cette période. Pour cette raison, les données de sécurité qui suivent sont présentées à titre de facteur de l'utilisation des transports. Comme les facteurs d'utilisation varient selon les modes (véhicules, heures), on ne devrait pas comparer les résultats entre les modes (la route, le rail, la marine et l'air) mais les tendances individuelles de chaque mode.

Le tableau 13 illustre le taux de décès dans les transports aérien, routier et maritime. Étant donné le très faible nombre de décès causés par le transport ferroviaire, il fait abstraction de ce mode de transport. Le tableau 14 montre le taux d'accidents dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire. Comme il est difficile de connaître le nombre exact d'accidents de la route, ce mode de transport n'y figure pas.

◆ SUR LES CHEMINS DE FER

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Notre client				
• Nombre de locomotives en service	3 354	3 333	3 194	3 258
Notre travail				
• Nombre d'inspections détaillées de la voie	9 097	7 781	9 009	9 639

Notre rôle

Transports Canada établit des normes et des règlements et effectue des inspections.

Notre fiche de sécurité

Les activités de Transports Canada ont contribué à donner une tendance généralement stable au nombre d'accidents sur les chemins de fer canadiens au cours des dix dernières années. Le tableau 14 illustre la tendance du nombre total des accidents ferroviaires par rapport au volume des mouvements par chemin de fer. En 1994, le nombre de trains-milles parcourus a diminué tandis que celui des accidents est demeuré stable, d'où une légère hausse du taux d'accidents. On y voit une fluctuation aléatoire d'une année, et il convient de l'envisager dans le contexte d'une baisse du taux d'accidents au fil du temps.

Pour de plus amples détails

Voir la sous-activité Sécurité ferroviaire de l'Activité Surface (page 73).

Transports Canada collabore étroitement avec l'industrie au maintien de la sécurité ferroviaire.

Durant leur durée de vie, les roues du matériel ferroviaire sont soumises à un large éventail de conditions, qui sont parfois extrêmes. De nos jours, les trains de marchandises roulent plus vite, et les wagons sont plus grands et transportent des charges plus lourdes. Les anciennes roues à toile droite sont remplacées par une roue à toile à simple ondulation conçue pour assurer une plus grande flexibilité. Transports Canada a encouragé les chemins de fer canadiens et l'industrie en général à accélérer ce remplacement. En 1992, il a demandé au CN et au CP de lui faire rapport annuellement de la réduction du nombre des roues à toile droite montées sur les wagons commerciaux. Il reçoit des rapports à ce sujet tous les ans.

◆ SUR L'EAU

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Notre client				
• Nombre de navires	36 722	36 481	36 481	36 481
Notre travail				
• Nombre d'inspections	31 855	30 070	32 209	31 076

Notre rôle

Transports Canada met en application des règlements, effectue des inspections, exploite 550 havres et ports publics et subventionne les services de pilotage maritime.

Notre fiche de sécurité

Transports Canada joue un rôle important dans le maintien de la sécurité du trafic maritime dans les eaux canadiennes. Des changements dans le nombre d'accidents maritimes, de pertes de vie, et de navires détruits par millier d'arrivées et de départs de navires commerciaux montrés dans les tableaux 13 et

Notre rôle

Transports Canada soumet des véhicules automobiles à des essais, en fait l'inspection, enquête sur des accidents et fixe des normes et des règlements. L'immatriculation des véhicules et la réglementation de la circulation relèvent de la compétence des provinces et des municipalités.

Notre fiche de sécurité

Le réseau routier représente environ 90 p. 100 du nombre total de pertes de vie dans les transports. Les programmes fédéraux (réglementation, recherche, observation des règlements et enquête sur les accidents) ont contribué à une diminution marquée des pertes de vie sur les routes, soit dans la décennie prenant fin en 1994, une diminution de 38 p. 100 par 10 000 immatriculations de véhicules. Voir le tableau 13 à la page 42.

Pour de plus amples détails

Voir la sous-activité Sécurité routière et Réglementation automobile de l'Activité Surface (page 76).

Comment au juste Transports Canada influence-t-il la sécurité routière? De nombreuses façons : par la réglementation, les essais, l'éducation et de nombreux autres moyens. En voici un exemple.
Une enquête de Transports Canada a influé sur le rappel de 27 000 Ford Probe 1989 à 1995 par la Ford du Canada. On a déterminé que la corrosion par le sel pouvait causer un court-circuit entre le circuit électrique de la pompe à essence et les bornes du capteur de niveau d'essence. Il se pouvait donc que les fils du circuit de masse du capteur surchauffent et fassent fondre l'isolation, ce qui pouvait provoquer l'émission de fumée et même endommager d'autres fils.

◆ DANS LES AIRS

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Notre client				
Nombre d'aéronefs immatriculés	27 997	27 993	27 865	27 797
Notre travail				
Nombre d'inspections d'aéronefs ou de produits aéronautiques	2 169	1 748	2 582	3 051

Notre rôle

Transports Canada établit et administre les normes et les règlements de transport aérien, autorise les licences, réalise des programmes d'information des pilotes sur la sécurité et exploite le système de navigation aérienne et certains aéroports.

Notre fiche de sécurité

Les tableaux 13 et 14 montrent le nombre d'accidents et le nombre d'accidents ayant entraîné des décès par 100 000 heures de vol mettant en cause un aéronef immatriculé au Canada. Ils montrent que les risques dans l'aviation sont relativement stables.

Pour de plus amples détails

Voir les activités Aviation (page 64), Système de navigation aérienne (page 68) et Aéroports (page 70).

Transports Canada aide à maintenir une bonne fiche de sécurité dans le ciel canadien. L'exemple suivant n'en est qu'une illustration.
Un mécanisme capable de reconnaître et de régler les problèmes à mesure qu'ils se présentent est essentiel au maintien et au renforcement de la sécurité des services d'escale au Canada. Une des recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion à Dryden a mené à la création du Comité permanent sur les opérations dans des conditions de givrage. Composé de représentants du gouvernement et de l'industrie, il a pour mandat de vérifier l'efficacité de la réglementation existante sur la contamination des surfaces des avions, promouvoir des services d'escale et des procédures de navigabilité sécuritaires et diffuser l'information la plus récente sur les opérations de dégivrage et d'antigivrage. Ce comité fournit le mécanisme efficace et dynamique requis pour diffuser l'information et cerner les nouveaux problèmes.

B. RAPPORT SUR LE RENDEMENT DE 1994-1995

1. Aperçu du rendement

⇨ *Nos clients, notre travail, notre fiche de sécurité*

LA SÉCURITÉ - NOTRE PREMIER OBJECTIF
Contribuer à la réduction des accidents et des décès reliés au réseau canadien des transports

La sécurité est et doit demeurer le principal objectif de Transports Canada. Malgré les restrictions budgétaires et la concurrence internationale accrue qui ont exercé des pressions sur le réseau des transports, le Ministère continue de classer la sécurité au premier rang dans sa liste de priorités. Les initiatives qu'il poursuit, soit un cadre de politique sur les transports intégrés, un examen de ses activités administratives et fonctionnelles, la production de recettes et la commercialisation, visent à rendre le réseau des transports plus efficient, assurant ainsi que les ressources restreintes de Transports Canada soient utilisées pour appuyer l'objectif primordial de la sécurité. Même s'il cède l'exploitation de parties de l'infrastructure des transports à d'autres types d'organisations, Transports Canada demeure responsable de l'élaboration et de l'application de règlements visant à réduire les risques pour la sécurité du réseau. La commercialisation ne viendra pas affaiblir la priorité la plus élevée de Transports Canada qui est d'assurer et, dans la mesure du possible, d'accroître la sécurité et la sûreté des Canadiens utilisant le réseau des transports.

Toutefois, le Ministère n'est pas le seul intervenant dans la sécurité des utilisateurs du réseau des transports. D'autres ministères fédéraux (p. ex. Pêches et Océans et Défense nationale pour la recherche et le sauvetage maritimes) et d'autres paliers de gouvernement (notamment sur les routes par l'intermédiaire de l'élaboration et de la mise en application de règlements sur la circulation et l'entretien du réseau routier) partagent cette responsabilité.

Même dans les secteurs des transports où Transports Canada a plein pouvoir, il ne peut que fixer des règlements et veiller au respect de ceux-ci. L'industrie des transports, soit les expéditeurs, les transporteurs et les exploitants de l'infrastructure, partagent la responsabilité de fournir des transports sûrs. Tous ces groupes, avec les utilisateurs du réseau de transports, influent sur le niveau de sécurité que peut atteindre notre réseau de transports. Tout en reconnaissant cette responsabilité multiple, Transports Canada, par l'intermédiaire des règlements qu'il élabore, des messages qu'il transmet et de l'exemple qu'il donne, est le chef de file du Canada dans le développement et la préservation d'un réseau de transports sûr.

◆ SUR LA ROUTE

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Notre client				
• Nombre de véhicules automobiles immatriculés	17,2 millions	17,4 millions	17,6 millions	17,8 millions
Notre travail				
• Nombre d'essais de véhicules effectués	109	112	97	100

gestion du matériel et celle des ressources humaines. Elle est conforme à l'orientation technologique du gouvernement et à l'importance attribuée au partage de systèmes et à leur application à tous les ministères. Les gains de rendement réalisés grâce à ces systèmes ont été pris en considération lors de l'Examen des activités administratives et fonctionnelles du Ministère.

◆ **PRINCIPALES INITIATIVES**

Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM)

La mise en œuvre du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel sera entièrement terminée d'ici la fin de l'exercice 1995-1996. Ce système permettra au Ministère d'intégrer et d'améliorer la gestion de ses ressources financières et matérielles, et améliorera de beaucoup les pratiques de gestion actuelles. En exploitation aux points de convergence des données dans tout le Ministère, il doit être déployé jusqu'au niveau des gestionnaires hiérarchiques d'ici la fin de l'exercice 1995-1996.

Système intégré du personnel des Transports (SIPT)

Transports Canada a établi un système intégré du personnel des Transports (SIPT) pour automatiser la fonction de gestion du personnel et veiller à ce que tous les niveaux de la direction aient accès à des données exactes, fiables et opportunes à des fins de planification et de prise de décisions. Le SIPT est mis en œuvre dans tous les bureaux du personnel de Transports Canada, et une stratégie visant à l'installer chez les gestionnaires est en cours d'élaboration.

Examen des activités administratives et fonctionnelles (Étude sur les frais généraux)

Par suite de l'examen interne de ses activités administratives et fonctionnelles effectué en 1993, le Ministère a pris des mesures pour réduire l'inefficience et le double emploi dans ses pratiques et processus administratifs.

Il y aura une réduction des dépenses d'environ 50 millions de dollars et une réduction des effectifs de 1 000 équivalents temps plein au cours des cinq prochaines années, et d'importantes économies seront réalisées en 1996-1997 après la mise en œuvre complète du nouveau Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM). Le plan quinquennal permet au Ministère de gérer la réduction des effectifs.

Office du transport du grain de l'Ouest

En 1995, l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO) a éliminé l'Office du transport du grain, organe créé par cette loi, de même que les fonctions directement liées à celle-ci. Les autres fonctions de l'Office sont remplies par l'Office du transport du grain de l'Ouest (OTGO), qui relève de Transports Canada.

Les fonctions opérationnelles de répartition des wagons et de coordination des activités portuaires seront exercées jusqu'à ce qu'on ait statué sur leur cession à l'industrie. À la demande du Ministère, les cadres de direction de l'industrie céréalière ont examiné diverses solutions concernant le sort du parc de wagons, les fonctions de répartition des wagons remplies par l'OTGO et le rôle de la Commission canadienne du blé dans le transport. L'OTGO a facilité le travail technique des cadres de direction sur ces trois questions. Ils ont présentés leurs recommandations au gouvernement en novembre 1995. Le gouvernment va considérer leurs propositions avant de faire sa décision sur la question des wagons.

L'OTGO continue d'administrer les accords sur l'exploitation et d'autres utilisations des 12 965 wagons-trémies appartenant au fédéral. Il a contribué aux décisions stratégiques concernant le sort de ces wagons. Ses autres activités comprennent l'administration des programmes financés sur la Réserve d'amélioration du réseau et sa contribution à l'instauration d'une fonction permanente de surveillance du grain et aux deux examens annoncés ci-dessus.

Tableau 12

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activités				
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 258	**21 943**	21 428	20 888
Finances et Administration	85 900	**39 390**	30 575	23 499
Personnel	45 544	**13 617**	12 068	10 791
L'Office du transport du grain de l'Ouest	7 932	**7 700**	5 363	5 372
	166 634	**82 650**	**69 434**	**60 550**

L'Office du transport du grain de l'Ouest connu sous le nom d'Office du transport du grain a été transféré à Transports Canada en 1995-1996.

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- La prestation d'un soutien efficace au Ministère au chapitre des finances et de l'administration, du personnel, de la sécurité et la planification d'urgence, de la revue et des affaires publiques
- Le Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence est chargé d'élaborer et de faire respecter les règlements et les normes de compétence fédérale pour prévenir l'intervention illicite contre le transport aérien et ferroviaire. Le projet de *Loi sur la sûreté du transport maritime* (projet de loi C-38) étendra les pouvoirs réglementaires au mode marine
- L'Office du transport du grain de l'Ouest est chargé de l'élaboration, de la coordination et la gestion de certains aspects du réseau de manutention et de transport du grain.

◆ CONTEXTE- PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

Le principal facteur influant sur l'Activité est la baisse des activités d'exploitation du Ministère qui résulte de la commercialisation du Système de navigation aérienne, de la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports et du transfert de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans. Les sous-activités Finances et Administration et Personnel verront leur charge de travail augmenter à court terme par suite des questions de planification financière et de planification des ressources humaines que ces initiatives soulèvent, mais l'Activité finira par décroître dans la même proportion que le ministère qu'elle appuie. L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) sera transféré au Système de navigation aérienne commercialisé comme le Collège de la Garde côtière canadienne l'a été au ministère des Pêches et des Océans.

En outre, par suite de l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et des subventions prévues par cette dernière, la participation du gouvernement au transport du grain a fait l'objet d'un examen. En cette période de transition, l'Office du transport du grain, qui rendait autrefois des comptes par l'entremise du ministre des Transports à titre d'entité distincte, relèvera du sous-ministre des Transports à titre d'Office du transport du grain de l'Ouest.

Le second facteur qui influe sur l'Activité est la nouvelle technologie qui a mené à l'adoption de systèmes intégrés pour la gestion financière, la

◆ PRÉVISIONS DE RENDEMENT

Sécurité ferroviaire

- Amélioration de la sécurité ferroviaire par la diminution du nombre de lacunes au chapitre de la sécurité du matériel et de l'infrastructure des chemins de fer.
- Diminution du nombre d'accidents de transport ferroviaire et des décès qui en résultent, notamment aux passages à niveau et aux endroits dont l'accès est interdit.

Prévisions pour 1996-1997	
Surveillance du matériel	
- Inspections d'unités motrices	3 600
- Inspections de wagons de marchandises	35 000
Exploitation ferroviaire	
- Inspections de l'exploitation	1 710
Ingénierie ferroviaire	
- Inspections détaillées de la voie (milles)	6 500
- Inspections détaillées de passages à niveau	3 000

Transport des marchandises dangereuses

Diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transport mettant en cause des marchandises dangereuses.

Prévisions pour 1996-1997	
Nombre d'inspections	
- Conformité des installations	3 850
- Autres (inspections d'envois, de véhicules de transport d'explosifs, d'installations d'essais hydrauliques, d'emplacements visés par un permis spécial)	150
- Inspections ferroviaires	700
Nombre d'appels reçus par CANUTEC (Centre canadien d'urgence transport)	30 000
Appels d'urgence concernant des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses	1 000

Sécurité routière et Réglementation automobile

Réduction du nombre de décès et de blessés, de la consommation de carburant et des dommages matériels et environnementaux résultant de l'utilisation de véhicules automobiles.

Prévisions pour 1996-1997	
Essais de véhicules (recherche)	36
Inspections de vérification	80
Nouvelles normes de véhicules	9
Essais de véhicules (émissions et consommation de carburant)	35
Enquêtes sur des accidents	300
Essais de composantes de véhicules	200

Tableau 11

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activités				
Planification d'urgence et opérations - Surface	391	**395**	395	395
Sécurité ferroviaire	18 291	**17 935**	17 649	17 544
Transport des marchandises dangereuses	9 357	**9 383**	9 092	8 987
Sécurité routière et réglementation automobile	17 741	**16 099**	16 011	15 826
Direction et administration	1 500	**1 512**	1 408	1 381
	47 280	**45 324**	**44 555**	**44 133**

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

L'élaboration et l'application des aspects réglementaires de la sécurité ferroviaire, du transport des marchandises dangereuses et de la sécurité routière et des émissions des véhicules automobiles (bien que la délivrance de plaques d'immatriculation aux véhicules et que les règlements de circulation soient de compétence provinciale et municipale).

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

Tandis que dans les autres modes, Transports Canada se livre à des activités d'exploitation, l'Activité Surface se concentre sur les fonctions considérées comme « essentielles », nommément l'élaboration et l'application des règlements et l'administration de certaines subventions liées à la sécurité. Ce sont là les fonctions que va continuer d'exécuter Transports Canada après les initiatives de commercialisation et de cession. La seule fonction semi-opérationnelle au sein de l'Activité Surface pour laquelle une initiative de commercialisation est proposée vise le Centre d'essais des véhicules automobiles de Blainville.

En outre, des facteurs internationaux comme l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et l'Accord de libre-échange nord-américain ont amené l'Activité à travailler davantage à l'harmonisation des normes de sécurité et des normes environnementales.

◆ PRINCIPALES INITIATIVES

Privatisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles

Le rôle du Centre d'essais des véhicules automobiles de Blainville est d'effectuer des essais de conformité sur les nouveaux véhicules vendus au Canada et d'élaborer les normes et les procédures dont doivent être assortis les règlements. Ces règlements visent les technologies naissantes et les nouveaux secteurs de préoccupations en matière de sécurité, ainsi que la surveillance du respect des normes sur les émissions et des règlements de sécurité. Ces fonctions sont essentielles à l'exécution du mandat donné au gouvernement fédéral en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

La privatisation du Centre d'essais a été proposée dans le budget de février 1992. Après avoir examiné diverses options possibles, en juillet 1994, le ministre a accepté une approche menant à une institution gouvernementale exploitée par un entrepreneur (IGEE). L'approbation du Conseil du Trésor a été reçue en janvier 1996 pour conclure un contrat de cinq ans avec un entrepreneur du secteur privé concernant l'exploitation et la gestion du centre.

◆ PRÉVISIONS DE RENDEMENT

Le principal résultat attendu de l'application des ressources de l'Activité Aéroports est la prestation, sur une base de recouvrement des coûts, de services et d'installations d'aéroports fiables, offrant sécurité et sûreté qui soient respectueux de l'environnement. Avec la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports (PNA), les négociations en vue de la cession des aéroports seront la principale activité du Groupe des aéroports dans l'avenir. En 1994-1995, deux petits aéroports ont été cédés : Hope (C.-B.) et Trois-Rivières (Québec).

Cessions prévues

Dans le cadre de cette politique, le fardeau du coût de l'exploitation des aéroports du Canada va passer des contribuables à ceux qui utilisent effectivement les installations. En l'an 2000-2001, les économies annuelles pourraient atteindre 100 millions de dollars et 2 500 ÉTP. Pour faciliter les changements proposés dans le cadre de la PNA concernant le Réseau national d'aéroports et les aéroports régionaux ou locaux, le gouvernement fédéral introduira des mesures pour rendre ses aéroports plus rentables et rendre ainsi l'exploitation et la propriété de ces aéroports plus attrayantes pour des groupes locaux. Entre autres, les niveaux actuels de service vont être ajustés pour correspondre à la demande et les droits et redevances d'usage existants vont être appliqués plus largement. De nouvelles redevances d'usage pour des projets d'immobilisations particuliers aux grands aéroports ainsi que pour les besoins d'immobilisations et d'exploitation aux aéroports régionaux ou locaux pourront être introduites par le gouvernement fédéral ou les nouveaux exploitants. Ces mesures seront nécessaires pour aider les aéroports à devenir autonomes et à demeurer viables à long terme.

	Nombre d'aéroports à céder
1995-1996	29
1996-1997	68
1997-1998	23
1998-1999	4
1999-2000	7

des nombreux aéroports qui ont subsisté sans aide du gouvernement fédéral depuis leurs débuts démontraient clairement que cette vision pouvait être réalisée.

Le Canada dispose de l'un des plus importants réseaux d'aéroports au monde. Le fait que le gouvernement fédéral joue un rôle moins grand dans l'exploitation de ces installations ne réduira en rien leur importance, ni leur nécessité. Selon certaines hypothèses, le trafic va continuer de croître en même temps que les besoins d'installations aéroportuaires supplémentaires.

◆ PRINCIPALES INITIATIVES

Politique nationale des aéroports

Transports Canada poursuivra la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports annoncée le 13 juillet 1994, qui renferme les plans visant les aéroports appartenant au gouvernement fédéral. Voici ce qui est prévu pour chaque catégorie d'aéroports :

- Des 26 aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports (qui acheminent 94 p. 100 de tous les passagers aériens au Canada), dont Transports Canada conservera la propriété mais dont l'exploitation sera cédée à des administrations aéroportuaires canadiennes au cours des cinq prochaines années, cinq ont été loués et il est prévu que 20 soient cédés à la fin de l'exercice financier 1997-1998. Par ailleurs, l'aéroport de Yellowknife a été cédé au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest le 1er juillet 1995 dans le cadre de la cession des aéroports Arctique A.
- Le gouvernement soutiendra les aéroports éloignés qui fournissent aux collectivités isolées leur seul moyen d'accès fiable toute l'année et qui reçoivent à l'heure actuelle de l'aide du gouvernement fédéral.
- La propriété de six aéroports régionaux ou locaux a été cédée à des intérêts régionaux et la propriété de 55 autres doit l'être au cours des quatre prochaines années. Un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été mis en oeuvre le 1er avril 1995 pour le financement des projets d'immobilisations liés à la sécurité côté piste. À ce jour, neuf projets ont été approuvés et financés. Il est prévu que d'autres projets seront approuvés dans l'avenir lorsque le programme sera plus largement connu des aéroports et des collectivités.
- Trois petits aéroports ne disposant pas d'un service régulier ont été cédés à des intérêts locaux et 29 autres vont l'être au cours des deux prochaines années.
- Neuf aéroports Arctique A ont été cédés le 1er juillet 1995 au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Les deux derniers aéroports Arctique A doivent être cédés au gouvernement du Yukon au cours de l'exercice financier 1996-1997.
- Transports Canada continuera d'établir les normes de sécurité et de sûreté pour tous les aéroports canadiens.

Tableau 10

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget Principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activité				
Aéroports	**115 633**	**79 506**	**41 191**	**7 534**

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- La mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports
- La cession des aéroports à des administrations aéroportuaires canadiennes ou à des groupes locaux dans le cadre de la Politique nationale des aéroports
- L'exploitation d'installations et services aéroportuaires, comme les aérodromes, les aérogares, les services d'intervention d'urgence jusqu'à la pleine mise en vigueur de la Politique nationale des aéroports et la poursuite de l'exploitation des aéroports éloignés
- La fourniture d'aide financière à l'exploitation d'aéroports non exploités par Transports Canada jusqu'à la pleine mise en vigueur de la Politique nationale des aéroports. La mise à disposition, selon la nouvelle politique, d'un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires fournissant de l'aide financière pour la réalisation de projets d'immobilisations liés à la sécurité côté piste.

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

Bien qu'il existe 726 aéroports agréés au Canada, Transports Canada ne participe qu'à l'exploitation de 149 d'entre eux. Lorsque les ressources mises à la disposition du Ministère ont commencé à diminuer, les aéroports qu'il exploitait ont subi des répercussions qui se sont manifestées principalement dans les projets d'infrastructure. Certaines collectivités qui désiraient maximiser le potentiel commercial de leur aéroport ont exprimé un intérêt à l'acquérir ou à l'exploiter. Compte tenu du climat économique et du fait que Transports Canada n'exploitait pas tous les aéroports, les options ont été examinées. Il a été déterminé qu'une politique qui assurerait un traitement uniforme et équitable de tous les aéroports du pays par le gouvernement fédéral devrait être adoptée. Cette politique permettrait aux principes commerciaux, à l'efficience et à l'innovation de remplacer les tracasseries administratives, et aux intérêts locaux représentant la population des collectivités de prendre des décisions concernant l'aménagement et l'exploitation de leur aéroport.

En même temps, Transports Canada ne désirait pas abandonner complètement le contrôle des aéroports qu'il jugeait essentiels à la prospérité intérieure du Canada ainsi qu'à sa compétitivité internationale. La politique vise à garantir un réseau national d'aéroports viable offrant sécurité et sûreté pour desservir le Canada au XXI^{e} siècle et permettre au gouvernement de structurer un réseau de transport aérien qui appuie et favorise la compétitivité du Canada et réponde aux besoins de tous les Canadiens – contribuables, voyageurs, expéditeurs, transporteurs et personnes qui gagnent leur vie directement ou indirectement de l'industrie de l'aviation. Les expériences récentes des quatre administrations aéroportuaires existantes (Montréal, Vancouver, Edmonton et Calgary) et

◆ **PRINCIPALES INITIATIVES**

Commercialisation du Système de navigation aérienne

- **Maintien de la sécurité du système**
- **Être mieux en mesure de répondre aux changements dans la demande des utilisateurs.**

Le Budget de février 1995 annonçait que le gouvernement avait entrepris de commercialiser le SNA. Les associations du domaine de l'aviation, les compagnies aériennes, les utilisateurs d'aéronefs d'affaires et les pilotes de ligne ont tous sanctionné cette mesure.

La société sans but lucratif Nav Canada (ou Nav Can) fonctionnera à titre de service d'utilité publique et établira le prix de ses services de façon à recouvrer tous les coûts auprès des utilisateurs. Ces coûts comprennent les coûts du service de la dette. Tous les revenus supplémentaires seront consacrés à l'amélioration des immobilisations et à la réduction des redevances d'usage. Aucun dividende ne sera payé aux actionnaires.

Constituée en mai 1995, la société est dirigée par un conseil d'administration dont cinq des membres sont nommés par les utilisateurs nationaux, deux par les syndicats et trois par le gouvernement. Quatre membres indépendants et un chef de la direction ont également été choisis par le conseil lui-même. Cette représentation équitable des intérêts renforcera l'association entre le gouvernement, l'industrie et la main-d'oeuvre et devrait donner lieu à une transition harmonieuse à la nouvelle société.

Un accord de principe a été conclu en décembre 1995 en vue de transférer le système de navigation aérienne de Transports Canada à Nav Canada pour la somme de 1,5 milliard de dollars. Le transfert de tous les biens du SNA est prévu pour le milieu de 1996, sous réserve de l'adoption d'une loi par le Parlement. Les employés qui travaillent à l'heure actuelle à l'appui du SNA seront transférés à Nav Canada. Dans le cadre d'un autre accord conclu le 8 septembre 1995 entre Transports Canada, Nav Canada et les agents de négociation, les employés transférés recevront une rémunération, des avantages, une reconnaissance du service et des conditions de travail équivalents à ce qu'ils avaient à Transports Canada.

Lorsque la société sans but lucratif sera opérationnelle, tous les règlements de sécurité nécessaires seront en place pour assurer le maintien des normes élevées de sécurité dans le nouvel environnement. Ces règlements incorporeront par renvoi les normes et les procédures existantes pour l'exploitation sûre du système. Transports Canada surveillera l'exploitation de Nav Canada pour s'assurer d'un respect rigoureux des règlements de sécurité. La nouvelle société sera tenue d'avoir une fonction interne de gestion de la sécurité basée sur de saines pratiques de gestion de la qualité.

◆ PRÉVISIONS DE RENDEMENT

- Maintenir une disponibilité de l'équipement supérieure à 99 p. 100
- Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile
- Transférer le Système de navigation aérienne à Nav Canada à la mi-1996.

⇨ *Système de navigation aérienne*

Tableau 9				
Dépenses prévues votées de l'Activité				
(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activité				
Système de navigation aérienne	29 631	**582 048**	521 885	540 381
* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.				

◆ OBJECTIF

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile sûr et efficient.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Contrôler les mouvements des aéronefs pour empêcher les abordages et assurer un écoulement rapide et sûr de la circulation aérienne.
- Fournir l'équipement de radionavigation utilisé par les aéronefs dans l'espace aérien, les voies et les routes aériennes intérieures pour contribuer à l'acheminement sécuritaire des aéronefs.

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

En prévision de la commercialisation du Système de navigation aérienne, une activité distincte a été créée pour englober l'ancienne sous-activité du Système de navigation aérienne de l'Activité Aviation (sauf la réglementation du SNA) et les fonctions administratives, financières et de personnel connexes et l'Institut de formation de Transports Canada de l'Activité Administration du Ministère. En plus, à compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système de navigation aérienne à une entité commercialisée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère est maintenant portée au crédit du Trésor.

Quel que soit le propriétaire du Système de navigation aérienne (SNA), divers facteurs récents auront un impact considérable sur la demande de services fournis par le SNA.

L'investissement transfrontière est devenu un facteur clé de l'internationalisation des compagnies aériennes, entraînant un déplacement des accords bilatéraux sur les services aériens vers les accords multilatéraux. L'assouplissement des restrictions au commerce entre les nations devrait produire une demande accrue de voyage et de transport de fret. L'accord bilatéral «Ciels ouverts» offre la perspective d'un accroissement du trafic entre le Canada et les États-Unis. L'introduction d'un service direct entre des points jusque-là non desservis par des transporteurs réguliers va stimuler l'augmentation du trafic au-delà de la croissance attendue dans le cadre de l'ancien accord entre le Canada et les États-Unis. Les restrictions sur l'accès des transporteurs américains aux principaux aéroports canadiens seront levées graduellement, ce qui permettra aux transporteurs canadiens de rivaliser avec des concurrents américains plus gros pour obtenir leur part du marché. Au cours de la dernière année, il y a eu des augmentations considérables du trafic se chiffrant en moyenne à 5 p. 100 pour l'ensemble du pays. Aux principaux aéroports canadiens, et plus particulièrement à Vancouver, cette augmentation atteint 10 p. 100. Une croissance continue du trafic à ce rythme, jointe à l'âge des contrôleurs de la circulation aérienne, obligeront à accélérer la formation encore une fois. Le vieillissement des contrôleurs de la circulation aérienne devrait entraîner une attrition considérablement supérieure à la normale au cours des prochaines années.

Sécurité du système d'aviation

- Cerner les dangers
- Déterminer les manquements systémiques
- Communiquer rapidement les renseignements sur les dangers et les manquements aux clients internes et externes
- Développer des programmes de formation visant à réduire les risques dans l'aviation canadienne.

Prévisions pour 1996-1997	
Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité à donner (augmentation de 5 p. 100 par rapport à 1994-1995)	675
Nombre de personnes visées (augmentation de 7 p. 100 par rapport à 1994-1995)	15 750
Pourcentage des séances d'information à donner par rapport à celles demandées (maintenir au niveau de 1994-1995)	75 %

Services des aéronefs

- Entretenir les aéronefs de façon efficiente pour assurer une disponibilité maximale des aéronefs afin de répondre aux besoins de vol des clients
- Effectuer une formation adéquate des pilotes pour assurer leur compétence et la sécurité lorsqu'ils exercent leurs fonctions de pilotage.

Prévisions pour 1996-1997	
Nombre d'aéronefs entretenus	81
Disponibilité des aéronefs	90 %
Heures de vol totales des aéronefs	34 500
Pilotes formés :	785
• Cours de formation initiale donnés	14
• Cours de formation périodique donnés	63
Heures totales de vol sur simulateur	2 700

Une légère diminution du nombre d'heures de vol est prévue pour tenir compte des réductions budgétaires. Une diminution du nombre d'aéronefs entretenus est prévue pour assurer des opérations plus efficientes.

laissera l'Activité Aviation libre de se concentrer sur ses fonctions de réglementation et de sécurité du système.

◆ PRINCIPALES INITIATIVES

Règlement de l'aviation canadien (RAC)

Transports Canada modernise et simplifie sa réglementation de la sécurité aérienne afin d'assurer qu'elle favorise la sécurité et la compétitivité de l'industrie canadienne de l'aviation.

Le RAC regroupe toutes les exigences réglementaires qui étaient autrefois contenues dans le Règlement de l'Air, les Ordonnances sur la navigation aérienne et les Séries de communiqués sur le Règlement de l'Air. Les règlements périmés ou excessivement complexes ont été supprimés. Le RAC est rédigé et élaboré par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), qui compte des représentants de Transports Canada et des milieux de l'aviation, y compris des organismes choisis parmi la partie patronale et la partie syndicale représentant les exploitants, les manufacturiers et les associations professionnelles.

Les Parties I, III, VI et VII du nouveau *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* ont été publiées le 12 août 1995 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les Parties IV et V ont suivi le 16 septembre 1995. Les parties intéressées ont 90 jours pour formuler leurs observations avant que le Règlement ne soit finalisé pour être mis en oeuvre en 1996. La Partie VIII concernant les services de navigation aérienne a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 23 décembre 1995.

Les Parties I, III et VI du RAC portent respectivement sur l'administration et l'application, les aérodromes et les aéroports et les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs. Les Parties IV et V portent sur la délivrance des licences et la formation du personnel et sur la navigabilité. Les services aériens commerciaux sont traités dans la Partie VII du RAC, qui renferme également les nouvelles limites de temps de vol et de temps de service de vol des équipages de conduite.

◆ *PRÉVISIONS DE RENDEMENT*

Réglementation aérienne

Personnel d'aviation, aéronefs et produits aéronautiques et organismes dûment agréés et certifiés.

Prévisions pour 1996-1997	
BASE CLIENT (Aucun changement important prévu par rapport à 1994-1995.)	
• Nombre de licences ou de permis du personnel en vigueur	69 136
• Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 332
• Nombre d'aéronefs immatriculés	27 741
AUTORISATIONS RÉGLEMENTAIRES TRAITÉES	
• Transactions relatives à une licence	130 243
• Homologations de produits aéronautiques	1 440
• Agréments d'organisations	8 328
INSPECTIONS EFFECTUÉES	
• Personnel	16 203
• Aéronefs et produits aéronautiques	4 431
• Organismes	3 824

Il est prévu pour 1996-1997 de maintenir les inspections du personnel et des organismes aux niveaux de 1994-1995. L' augmentation des inspections d'aéronefs et de produits aéronautiques en 1996-1997, par comparaison aux années précédentes, est due au perfectionnement du processus de collecte des données sur lesquelles les prévisions sont basées.

Tableau 8

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activités				
Réglementation aérienne	72 349	**82 695**	78 199	78 030
Sécurité du système aérien	6 129	**6 286**	6 289	6 289
Services des aéronefs	26 959	**26 192**	26 165	26 124
Direction et administration	16 453	**10 007**	9 849	9 769
	121 890	**125 180**	**120 502**	**120 212**

La sous activité Système de navigation aérienne est maintenant une activité propre.

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, la réglementation du système national de navigation aérienne civile et contribuer à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

◆ ROLES ET RESPONSABILITÉS

- Le développement et l'application de règlements et normes afin d'assurer la sécurité de l'aviation civile canadienne
- La réglementation du système de navigation aérienne
- La prestation d'aéronefs et de services d'aéronefs à l'appui des activités de Transports Canada, de certains programmes d'autres ministères et organismes fédéraux et de l'exploitant du système de navigation aérienne
- L'évaluation continue du système de navigation aérienne et l'identification et l'évaluation des secteurs à risque élevé; l'élaboration de programmes de sensibilisation à la sécurité destinés à réduire le risque dans l'aviation canadienne.

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

En raison de son infrastructure coûteuse et étendue, l'industrie de l'aviation met du temps à réagir aux changements dans la demande de services (à la fois en genre et en volume) et dans la technologie. Ce fait a été attesté par la situation financière précaire des grands transporteurs aériens canadiens qui ont eu de la difficulté à s'ajuster aux niveaux de trafic plus faibles au début des années 1990. Au même moment, Transports Canada est entré dans une ère de fléchissement des recettes. Tandis que les compagnies aériennes ont fini par forger des alliances pour restructurer leurs organisations afin de retrouver leur stabilité, Transports Canada, du simple fait de son statut de ministère, a été empêché de réaliser plusieurs ajustements. Comme des groupes d'utilisateurs demandaient que des mesures de commercialisation soient entreprises dans des secteurs de l'aviation traditionnellement entre les mains du gouvernement, et que ce dernier désirait réduire les coûts pour le contribuable et s'assurer plus de souplesse pour répondre aux demandes changeantes et aux nouvelles technologies, le Budget de février 1995 annonçait que le système de navigation aérienne serait transféré à une entité commercialisée en 1996. En prévision de cette cession, la sous-activité du Système de navigation aérienne a été détachée de l'Activité Aviation et combinée avec le soutien administratif, financier et en personnel et l'Institut de formation de Transports Canada de l'Activité Administration du Ministère, pour former une activité distincte. En même temps que l'exploitation, la gestion de plusieurs grands projets d'immobilisations (CAATS et RAMP) sera également transférée, ce qui

locaux, seront mieux adaptés aux besoins locaux, fonctionneront à moindres coûts et pourront ainsi offrir de meilleurs services.

- Le maintien des ports désignés comme éloignés sera assuré par le gouvernement du Canada. Les ports éloignés ont été désignés selon des critères qui tiennent compte de l'isolement de la collectivité et du fait qu'elle dépend à la fois du transport maritime et de la structure existante de quais fixes de Transports Canada.

Administrations de pilotage

Le gouvernement examine présentement les services de pilotage maritime, dans le but de résoudre quatre questions :

- La validité des régions de pilotage obligatoire qui existe actuellement et du mécanisme utilisé pour ces désignations.
- Les critères requis pour obtenir un brevet de pilote ou pour détenir un certificat de pilotage et le fondement sur lequel les exemptions et les dispenses sont accordées.
- La nécessité d'accélérer le processus d'établissement des taux des nouveaux tarifs.
- L'obligation absolue de réduire les coûts.

Les administrations de pilotage examinent ces questions et feront rapport au ministre des Transports au début de 1996. En outre, elles prépareront des plans détaillés de réduction des coûts. Les administrations de pilotage seront tenues de remplir leur obligation d'autonomie. Les coûts des services de pilotage seront recouvrés à 100 p. 100 dans toutes les régions du pays. Des modifications pourront être apportées à la *Loi sur le pilotage* une fois ces examens achevés.

◆ PRÉVISIONS DE RENDEMENT

Réglementation maritime

L'inspection réglementaire des navires immatriculés au Canada et l'inspection des navires étrangers dans les ports canadiens dans le cadre des Accords de contrôle par l'État du port pour s'assurer qu'ils satisfont aux normes de sécurité.

Prévisions pour 1996-1997	
Inspections des navires/des installations	32 000
Pourcentage des navires étrangers inspectés dans le cadre des programmes de contrôle par l'État du port	28 %

Ports et havres

Mise en oeuvre de la Politique maritime nationale :

- Négociation en vue de la création d'administrations portuaires canadiennes
- Autonomie accrue des ports.

Administrations de pilotage

- Mise en oeuvre de la Politique maritime nationale
- Pleine autonomie des quatre administrations de pilotage
- Revue de la *Loi sur le pilotage* après l'achèvement de l'étude sur les coûts, les normes de délivrance de licences et de certificats des pilotes, des capitaines et des officiers; les critères d'exemption des navires; et la faisabilité des nouveaux cours de formation pour préparer les candidats aux examens en vue de la licence de pilote et du certificat de pilotage
- Établissement plus rapide des tarifs en réponse aux conditions du marché, en rendant l'article 29 de la *Loi sur les transports au Canada* applicable, limitant ainsi à 120 jours le délai imparti à l'Office des transports du Canada pour rendre une décision à la suite d'un appel.

se tarissent et de nouveaux marchés se font jour; le grain qui était autrefois exporté vers l'Europe prend maintenant la route de l'Asie. La combinaison de marchandises maritimes est également en cours de changement. Le trafic de marchandises conteneurisées de haute valeur s'est accru constamment au cours des 10 dernières années.

Le réseau de transport maritime présente une surcapacité. Quatre-vingts pour cent du trafic maritime transite par 40 seulement des 550 ports et havres placés sous la responsabilité de Transports Canada. L'investissement considérable en deniers publics dans l'infrastructure portuaire ne rapporte pas un rendement adéquat aux contribuables, qui ont financé la majeure partie des projets de développement des ports au cours des années.

◆ PRINCIPALES INITIATIVES

Délégation de l'inspection des navires

Le Ministère examine la possibilité de déléguer certaines activités d'inspection des navires à des sociétés de classification. L'Activité Marine conserverait une fonction d'assurance de la qualité par rapport à ces inspections ainsi que la responsabilité ultime de la sécurité des navires et de la protection de l'environnement maritime. Ces changements peuvent être mis en oeuvre de façon à n'avoir aucun impact défavorable sur la sécurité et à ne pas réduire la protection de l'environnement.

Havres et ports

- Commercialisés
- Autonomes
- Maintien des sites désignés comme éloignés.

Transports Canada administre ou contrôle environ 550 ports, quais et havres, selon trois formules de gestion différentes et trois séries différentes de règles financières. Par ailleurs, le ministère des Pêches et des Océans est responsable de plus de 2 000 ports et quais pour petits bateaux, qu'il gère selon son propre ensemble de règles.

Une nouvelle Politique maritime nationale a été annoncée en décembre 1995 à la suite du rapport du Comité permanent des transports sur la politique maritime et des consultations avec les expéditeurs et l'industrie (pour les autres aspects de la Politique, voir la page 21). Dans le cadre de cette politique, le gouvernement a classé les ports en trois catégories :

- Un Réseau portuaire national, comprenant les ports essentiels au commerce intérieur et international, sera géré par des administrations portuaires canadiennes constituées de groupes d'utilisateurs et des divers paliers de gouvernement. La Société canadienne des ports, qui à l'heure actuelle dirige bon nombre de ces ports, sera graduellement supprimée. Le modèle d'administration portuaire injectera des principes commerciaux dans l'administration des principaux ports du Canada et ouvrira la voie aux gains d'efficience nécessaires pour que les ports et leurs utilisateurs demeurent concurrentiels dans l'économie mondiale. Les administrations portuaires canadiennes n'auront pas accès à des fonds gouvernementaux. Huit ports ont déjà été désignés comme devant obligatoirement faire partie du Réseau portuaire national. Ce sont les ports de : Saint John's, Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Québec, Montréal, Vancouver, Fraser River et Prince Rupert. Les administrations portuaires canadiennes seront liées par des principes rigoureux de responsabilité de rendre compte au public. Les ports du réseau national doivent devenir financièrement autosuffisants. Ils jouiront de la latitude voulue pour conclure des contrats et des baux, fixer les tarifs et les droits et faire des emprunts sur les marchés commerciaux. Les administrations portuaires auront la responsabilité globale de la police et de la sûreté.
- Les ports régionaux ou locaux seront cédés au cours d'une période de six ans aux gouvernement provinciaux, aux administrations municipales, aux organismes actifs au sein de la collectivité, aux intérêts privés et autres groupes. Ils bénéficieront d'une aide du gouvernement fédéral par le biais du Fonds de cession des ports qui prévoit un montant de 125 millions de dollars. Ces ports, gérés par des intérêts

Tableau 7

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activités				
Systèmes de navigation maritime	301 835			
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	88 737			
Réglementation maritime	50 729	**24 303**	19 726	17 023
Recherche et sauvetage maritimes	91 226			
Havres et ports publics	33 522	**35 461**	32 951	27 709
Direction et administration	11 905			
Sociétés d'État (1)	4 340	**255**	255	255
	582 294	**60 019**	52 932	44 987

(1) Le Budget des dépenses de 1995-1996, pour la sous-activité Sociétés d'État, comprend seulement les paiements aux Sociétés d'État. Les provisions pour la gestion de ces paiements sont compris dans la sous-activité Direction et administration. Les niveaux pour 1996-1997 et au-delà comprennent les provisions pour les paiements aux sociétés et pour la gestion de ceux-ci.

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Veiller à la prestation de politiques visant les usagers du transport maritime, afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant du gouvernement du Canada.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- L'élaboration et l'application des règlements de la marine
- La charge de quelque 550 havres et ports publics
- La prestation du soutien administratif et de la réglementation, au nom du Ministre, aux quatre administrations de pilotage (de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique); et gouvernance partagée de la Compagnie de navigation Canarctic Limitée.

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

Le 1er avril 1995, la flotte de la Garde côtière canadienne ainsi que les éléments recherche et sauvetage, déglaçage, intervention environnementale et aides à la navigation maritime de cette Activité et le réapprovisionnement de l'Arctique de l'est ont été transférés au ministère des Pêches et des Océans. Ce transfert a eu pour effet de remplacer la fonction d'exploitation du groupe par une fonction de réglementation et de subvention.

Le transport maritime est d'une importance vitale pour la prospérité économique du Canada. Le secteur de la marine traite 40 p. 100 des marchandises expédiées chaque année. Il produit annuellement plus de 2,5 milliards de dollars de revenus et emploie directement 47 000 Canadiens.

Le Canada compte largement sur la navigation internationale, qui a acheminé 224 millions de tonnes de nos produits à d'autres pays en 1993. Ce commerce se chiffre à plus de 60 milliards de dollars par année. Le secteur de la marine du Canada doit s'ajuster pour faire face aux défis du XXIe siècle. Le Canada est confrontés à une concurrence acharnée à l'échelle mondiale. Les marchés traditionnels

31,2 millions de dollars en 1997-1998 et de 37,5 millions de dollars pour les années à venir pour tenir compte des économies afférentes au lien permanent entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.
- Moderniser le pilotage maritime (page 25).

Politique sur le transport terrestre

Afin d'aider l'industrie du camionnage, le Ministère s'emploie à promouvoir la mise en oeuvre uniforme et l'harmonisation des normes d'exploitation et de sécurité.

Les exigences de la politique routière sont en cours d'évaluation dans le cadre du Projet spécial d'infrastructure, qui est axé sur la productivité économique et les aspects concurrentiels du transport routier.

Harmonisation des règlements

Le Ministère collabore avec les provinces et l'industrie pour réviser les normes réglementaires et les exigences opérationnelles applicables à l'industrie du camionnage dans le but de réaliser une harmonisation nationale et internationale et d'éliminer les exigences désuètes et redondantes.

À l'appui de ce processus qui se déroule à l'échelle nationale, le Ministère a négocié des dispositions relatives au transport dans le cadre de l'Accord sur le commerce intérieur (entré en vigueur en juillet 1995). Les principales dispositions particulières de l'Accord, y compris la mise en oeuvre des normes du Code national de sécurité, devraient être achevées en 1996-1997.

Subventions au transport dans la Région atlantique

Dans le Budget de février 1995, le gouvernement annonçait sa décision d'abroger la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* (LSTMRA) et la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* (LTTMPM). À cette fin, Politiques et coordination prend les mesures suivantes :
- Mettre en place un cadre pour faciliter l'ajustement dans la région.
- Administrer les fonds de transition transférés aux gouvernements provinciaux et devant être utilisés pour atténuer les répercussions sur les expéditeurs, ou pour des investissements dans les routes ou d'autres aspects du transport et destinés à accroître l'efficience du réseau.

◆ PRÉVISIONS DE RENDEMENT

- Mise en oeuvre de la nouvelle Politique maritime nationale
- Une analyse de la contribution économique du réseau routier sera effectuée dans le cadre du Projet spécial d'infrastructure
- Une étude complète des questions relatives à la politique sur le transport des passagers par chemin de fer sera effectuée. Cette étude comprendra un examen de l'orientation future de VIA
- Le déploiement de technologies électroniques novatrices, comprenant la démonstration d'un système de gestion de la circulation terrestre aux aéroports et la mise en oeuvre d'un système intégré de navigation tous temps sur le fleuve Saint-Laurent.

adoptée. En outre, en vertu de la nouvelle loi, les nouveaux transporteurs se verront refuser une licence s'ils ont vendu des services de transport aérien avant la délivrance de celle-ci. Cette disposition aura pour effet d'empêcher les nouveaux transporteurs de générer les fonds nécessaires à l'obtention d'une licence en vendant des services avant sa délivrance.

La politique maritime nationale

La nouvelle politique maritime nationale affectera plusieurs aspects du système maritime dont :

- **La législation maritime**
- **Le système portuaire**
- **Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent**
- **Les services de pilotage**
- **Les services de traversiers.**

Le 14 décembre 1995 le gouvernement a annoncé une politique maritime nationale pour moderniser le secteur maritime canadien. Les objectifs de la Politique maritime nationale consistent à:

- Assurer des services de transport maritime abordables, efficaces et sécuritaires
- Encourager une concurrence équitable basée sur des règles transparentes qui s'appliquent uniformément à l'ensemble du réseau de transport maritime
- Déplacer le fardeau financier pour le transport maritime du contribuable canadien à l'utilisateur
- Réduire les infrastructures et les niveaux de service là où c'est approprié, selon les besoins des utilisateurs
- Poursuivre l'engagement du gouvernement du Canada envers la sécurité des transports, un environnement propre, et le service aux collectivités isolées désignées. Le gouvernement maintiendra aussi son engagement envers ses obligations constitutionnelles.

Les principaux éléments de cette politique sont :

- La présentation de la *Loi maritime du Canada* en 1996. Il n'existe actuellement aucun document législatif d'ensemble régissant le secteur maritime au Canada, et une bonne partie de la législation actuelle exige un processus d'approbation très long qui nuit à une prise de décisions efficace. La nouvelle loi va regrouper et moderniser le cadre réglementaire de la marine, réduire les formalités administratives et permettre des décisions plus rapides selon les principes commerciaux.
- La commercialisation des ports publics du Canada selon des critères cohérents appliqués équitablement d'un océan à l'autre (voir la page 24).
- Le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent est trop coûteux et a besoin d'être revitalisé. La survie à long terme de la voie maritime dépend de sa capacité de soutenir de bons niveaux de trafic. Pour atteindre ces niveaux, il faut que la voie maritime soit une route de transport des marchandises en vrac sûre, rentable et concurrentielle. Transports Canada examine présentement des options pour faire de la voie maritime un réseau plus efficient et plus efficace. Parmi ces options, citons la création d'une société à but non lucratif ou des changements à la structure de gestion actuelle.
- Transports Canada a déjà transféré à la province la responsabilité des services de traversiers sur le littoral sud-ouest de Terre-Neuve et dans la péninsule Great Northern. Le Ministère examinera la subvention qu'il verse à des exploitants privés de services de traversiers pour repérer des possibilités d'économies de coûts tout en respectant toutes les obligations constitutionnelles et en maintenant les services de traversiers éloignés et essentiels. L'entente de subventions conclue avec la Colombie-Britannique sera réexaminée afin de prendre des arrangements satisfaisants conformes à la Politique maritime nationale.
- On demandera à Marine Atlantique de réduire considérablement ses coûts et d'augmenter son efficacité. La société explorera de nouvelles méthodes de gestion et d'acquisition de navires. Elle prendra des mesures pour rationaliser les services et adapter la saison d'exploitation de ses navires à la demande de trafic. En plus de ces réductions, les niveaux de ressources de Marine Atlantique ont été réduits de

En outre, cette Activité gère la plupart des subventions et contributions et sociétés d'État du Ministère. Le gouvernement du Canada a continué d'appliquer sa politique visant à réduire la dépendance de l'industrie des transports par rapport aux subventions et aux crédits fédéraux en diminuant le montant des subventions versées aux sociétés d'État, en particulier à VIA Rail Canada Inc. au fur et à mesure que diminue la demande du trafic des passagers ferroviaires.

Les activités de recherche et de développement, tels que la mise à l'essai d'un système de gestion de la circulation terrestre qui automatise l'affectation des taxis aux aéroports et les travaux destinés à accroître l'efficience des activités portuaires grâce à la rationalisation de la manutention des cargaisons, vont contribuer à la réalisation des objectifs de commercialisation du Ministère.

◆ PRINCIPALES INITIATIVES

La *Loi sur les transports au Canada*

Cette nouvelle loi, déposée en juin 1995, laissera plus de jeu aux forces commerciales pour s'exercer et encouragera les parties contractantes des marchés d'expédition à trouver des solutions commerciales saines aux problèmes qui surgissent.

Rail

La nouvelle loi allégera le fardeau réglementaire qui empêche actuellement l'industrie ferroviaire de fournir le service adapté dont les expéditeurs ont besoin.

Les exploitants des lignes principales doivent à l'heure actuelle obtenir l'approbation de l'Office national des transports pour abandonner une ligne. La procédure est coûteuse et longue et nécessite la preuve qu'une ligne n'est pas rentable. Cette obligation pousse les chemins de fer qui désirent rationaliser leurs réseaux à laisser le service se détériorer. Les chemins de fer n'ont aucune incitation à commercialiser leurs lignes sous-utilisées ou à trouver des acheteurs potentiels. Le processus invite également les appels à l'intervention du gouvernement pour empêcher la rationalisation des voies.

La nouvelle loi introduira un régime transparent et uniforme axé sur la cession des voies à des exploitants de lignes secondaires. En vertu de la nouvelle loi, les exploitants des lignes principales devront publier un plan triennal faisant état des lignes qu'ils désirent conserver et de celles qu'ils se proposent soit de vendre soit d'abandonner. Les parties intéressées auront ensuite largement le temps d'acheter les lignes et de mettre sur pied l'exploitation d'une ligne secondaire. Si aucune partie, tous les paliers de gouvernement compris, n'est intéressée à acquérir une ligne, le chemin de fer pourra en discontinuer l'exploitation et aliéner les éléments d'actif connexes comme il le jugera bon.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* renferme des dispositions conçues pour accroître le pouvoir de négociation des expéditeurs. Ces dispositions sont conservées dans la nouvelle loi et s'appliqueront dans les cas où des voies des lignes principales sont vendues à des exploitants de chemins de fer secondaires. La loi maintiendra l'obligation qui incombe aux chemins de fer d'offrir des solutions adéquates pour le transport de tout trafic acheminé sur leurs voies.

Air

La nouvelle *Loi sur les transports au Canada* supprimera les restrictions sur l'accès au marché des nouveaux transporteurs aériens dans le Nord. Pour accroître la protection des consommateurs qui achètent des services aériens internationaux, la nouvelle loi exige que les nouveaux transporteurs qui se proposent d'exploiter des services internationaux démontrent qu'ils disposent des ressources financières appropriées avant de commencer l'exploitation. À cette fin, deux directives ministérielles sur les exigences financières minimales applicables aux nouveaux transporteurs sont entrées en vigueur à l'automne 1995. L'une s'applique aux services aériens transfrontaliers et l'autre à tous les services aériens internationaux non-réguliers. Des exigences semblables s'appliquant aux demandeurs d'une licence intérieure entreront en vigueur une fois que la nouvelle loi sera

3. Détails du Plan par secteur d'activité

⇨ *Politiques et coordination*

Tableau 6

Dépenses prévues votées de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sous-activités				
Analyses économiques	3 986	**3 696**	3 258	3 257
Recherche et développement	11 881	**10 879**	9 763	9 670
Politiques des transports et aide financière	720 549	**740 748**	639 869	414 617
Direction et coordination	13 346	**10 906**	9 885	9 779
	749 762	**766 229**	**662 775**	**437 323**
Comprend les sociétés d'État suivants dans la sous-activité Politiques des transports et aide financière.				
VIA Rail	287 977	**248 504**	203 504	170 004
Marine Atlantique S.C.C.	111 910	**87 200**	61 745	39 500
Les ponts Jacques Cartier et Champlain	33 822	**31 918**	32 230	29 185
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	2 000	**2 000**	-	-
Société canadienne des ports	-	**1 500**	-	-
	435 709	**371 122**	**297 479**	**238 689**

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

◆ OBJECTIF

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux et fournir à la direction les données, les prévisions, les recherches et les services connexes qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs.

◆ RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Établir les politiques multimodales concernant le transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs, le transport maritime, les routes, les transporteurs routiers et le transport aérien international, transfrontalier et intérieur et établis la politique stratégique du Ministère
- Effectuer la recherche et le développement concernant les transports
- Évaluer le rendement du système des transports et de ses parties constituantes
- Soutenir par le biais de subventions et d'analyse des politique :
  - Les services ferroviaires voyageurs par les paiements à VIA Rail
  - Les services de traversiers, par des paiements à Marine Atlantique et à des exploitants provinciaux et privés
  - Les projets de construction et d'amélioration des routes au moyen de subventions aux provinces
  - D'autres services de transport au moyen de paiements à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Société canadienne des ports.

◆ CONTEXTE - PRINCIPAUX FACTEURS ET LEURS EFFETS

Cette Activité est chargée de définir les principaux facteurs décrits à la page 14 et d'élaborer des politiques en fonction de ces facteurs. Par son analyse des tendances économiques, des tendances d'utilisation des transports et des tendances en matière de coûts et de technologie, cette Activité participe à l'évaluation du rendement du réseau de transport ainsi qu'à l'élaboration de nouvelles politiques sur les transports qui répond à la nécessité d'un réseau de transport plus efficient, économique et adapté à ses usagers.

Tableau 5

Dépenses prévues votées du Ministère par activité ou secteur d'activité

(en milliers de dollars)	Budget principal* 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Activité ou secteur d'activité				
Politiques et coordination	749 762	**766 229**	662 775	437 323
Marine (1)	582 294	**60 019**	52 932	44 987
Aviation	121 890	**125 180**	120 502	120 212
Système de navigation aérienne	29 631	**582 048**	521 885	540 381
Aéroports	115 633	**79 506**	41 191	7 534
Surface	47 280	**45 324**	44 555	44 133
Administration du Ministère (2)	158 702	**82 650**	69 434	60 550
Total	1 805 192	**1 740 956**	1 513 274	1 255 120

(1) Le montant prévu dans le Budget principal de 1995-1996 comprend les dépenses prévues au budget de la Garde côtière canadienne qui a été transférée au ministère des Pêches et des Océans le 1er avril 1995.

(2) Le montant prévu dans le Budget principal de 1995-1996 ne comprend pas les dépenses prévues au budget de l'Office du transport du grain qui a été transféré à Transports Canada en 1995-1996.

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

Le tableau 5 montre les niveaux de dépenses approuvés pour les trois prochaines années. Pour 1996-1997, ces niveaux ont été présentés au Parlement dans le Budget des dépenses principal au début de 1996. Pour 1997-1998 et 1998-1999, les niveaux budgétaires cités reflètent les niveaux que le Conseil du Trésor a actuellement approuvés pour ces années.

Le fait que Transports Canada délaisse son rôle d'exploitant du réseau de transports pour se concentrer sur les rôles essentiels d'élaboration de la politique et de la législation ainsi que l'observation des normes de sécurité et de sûreté paraît dans ses niveaux de ressources. On note entre autres :

- Les réductions importantes dans l'Activité Marine par rapport à 1995-1996 qui reflètent le transfert de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans permettant de réaliser des gains d'efficience grâce aux changements dans son rôle d'exploitant et dans ses niveaux de service et grâce à l'intégration de ses activités et de sa flotte à celles du ministère des Pêches et des Océans.
- Les réductions dans l'Activité Aéroports qui reflètent la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports ainsi que la cession des aéroports à des entités commerciales.
- Les réductions dans tout le Ministère qui reflètent les économies liées aux réductions des coûts et à l'acroissement de l'éfficacité.
- Les réductions des subventions de transport, principalement aux sociétés d'État prévues au budget de l'Activité Politiques et coordination.
- L'introduction de nouvelles mesures de recouvrement des coûts et l'accroissement des droits existants afin d'obtenir un meilleur équilibre entre les coûts de fonctionnement et les recettes. (y compris les nouveaux droits de survol annoncés dans le Budget de février 1995).
- L'augmentation dans l'Activité Système de navigation aérienne reflète le fait qu'à compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système de navigation aérienne à une entité commercialiée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère est maintenant portée au crédit du Trésor.

Tableau 4

Coûts nets du Programme par activité ou secteur d'activité - Budget principal 1996-1997

(en milliers de dollars)	Dépenses de fonction-nement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions (2)	Sociétés d'État	Dépenses totales brutes	Moins : recettes à valoir sur le crédit	Total du Budget principal
Activité ou secteur d'activité							
Politiques et coordination	30 799	2 926	361 382	371 122	766 229	-	**766 229**
Marine	58 560	24 393	-	-	82 953	(22 934)	**60 019**
Aviation	150 265	16 478	-	-	166 743	(41 563)	**125 180**
Système de navigation aérienne	555 928	257 500	385	-	813 813	(231 765)	**582 048**
Aéroports	208 698	135 100	40 653	-	384 451	(304 945)	**79 506**
Surface	35 520	2 419	7 695	-	45 634	(310)	**45 324**
Administration du Ministère	78 486	10 466	3 068	-	92 020	(9 370)	**82 650**
	1 118 256	449 282	413 183	371 122	2 351 843	(610 887)	**1 740 956**
Autres recettes et dépenses							
Recettes portées au Trésor							(716 904)
Coût estimatif des services rendus par les autres ministères							144 361
Coût net du Programme							1 168 413

(1) Comprend des paiements législatifs pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement et allocation pour automobile du Ministre des Transports.

(2) Comprend des paiements législatifs pour le pont Victoria.

◆ NIVEAUX DE CRÉDIT DE TRANSPORTS CANADA

Le tableau 4 présente le Budget principal du Ministère par secteur d'activité.

- Le crédit 1, Dépenses de fonctionnement, est composé des dépenses brutes de fonctionnement moins les recettes (principalement tirées des nouveaux droits de survol et des redevances d'aérogare, d'atterrissage et de concession d'aéroports).
- Le crédit 5, Dépenses en capital comprend les dépenses pour l'acquisition et construction de nouveau biens et pour le remplacement et la modernisation des biens existants du Ministère (aéroports, bâtiments et installations de soutien).
- Les paiements aux sociétés d'État représentent 35 p. 100 des dépenses nettes y compris les crédits 15, 20, 25, 30 et 35 (voir tableau 1).
- Le crédit 10, Subventions et contributions comprend les paiements aux autres paliers de gouvernement et aux organismes privés.

Le Budget des dépenses du Ministère comprend seulement les dépenses imputées aux crédits votés et les paiements législatifs, moins les recettes à valoir sur le crédit. Une partie des recettes de Transports Canada sont également portées au Trésor. À compter de 1996-1997, durant la période de transition, en tenant compte du prochain transfert du système de navigation aérienne à une entité commercialisée, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère, est maintenant portée au crédit du Trésor. Transports Canada a des prêts en souffrance de 66,3 millions de dollars dus par la Société canadienne des ports et la Commission du port de Hamilton. L'intérêt sur ces prêts représente la majeure partie des recettes portées au Trésor (non à valoir sur les besoins de Transports Canada). L'administration de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a été transférée au ministère des Pêches et des Océans.

Voir la section Renseignements supplémentaires pour de plus amples informations concernant :

- Les dépenses en capital - page 85
- Les recettes - page 102
- Les subventions et contributions - page 106
- Les sociétés d'État - page 113.

PRÉVISIONS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Une croissance annuelle globale de 3 p. 100 du PIB dans le secteur des transports est prévue pour la période de 1995 à 2006.

- Des **gains d'emploi** d'environ 1 p. 100 par année sont attendus au cours de la même période.
- Le **transport aérien des passagers** augmentera d'environ 3 p. 100 par année.
- Aucune croissance n'est attendue dans le **transport des voyageurs des chemins de fer**.
- Une croissance à court terme de 2 p. 100 à 3 p. 100 par année commençant à la mi-1996 est attendue dans le **camionnage**.
- Une croissance restreinte de 1 p. 100 par année commençant à la mi-1996 est prévue pour le **trafic ferroviaire**; il n'est pas attendu que le trafic de la Voie maritime dépasse les volumes obtenus pendant 1994-1995, jusqu'à la fin de la décennie.

Les services produits par le secteur des transports se trouvent implicitement dans presque toutes les transactions économiques, ce qui donne au secteur une position stratégique dans l'économie et rend les transports vulnérables aux fluctuations du rendement économique. Par conséquent, il est essentiel pour évaluer le rendement et les perspectives du secteur des transports de suivre les changements qui influent sur l'économie. De plus, les transports sont sensibles aux changements qui surviennent non seulement dans l'économie, mais aussi dans le contexte social et politique.

◆ L'ÉCONOMIE CANADIENNE

Au cours de la période de 1990 à 1995, l'économie canadienne a connu une récession suivie d'une période de croissance au ralenti. Il en est résulté un taux élevé de chômage, une faible confiance des consommateurs et une chute des profits et des investissements des entreprises.

Une croissance plus marquée ou constante est prévue en 1996 pour les principaux marchés d'exportation du Canada, à l'exception des États-Unis où un ralentissement économique au milieu de 1996 devrait faire chuter à 2,6 p. 100 le taux de croissance de l'année, qui avait été estimé à 3 p. 100 en 1995.

La restructuration de l'économie canadienne a été témoin du déplacement de la croissance de la production et de l'emploi des industries axés sur les ressources vers les industries à base de connaissances et le secteur des services. (Au cours des 20 dernières années, dans les industries qui sont fortement à base de connaissances, l'emploi a doublé tandis qu'il n'a enregistré qu'une augmentation de 40 p. 100 dans les industries qui sont moyennement ou faiblement axées sur les connaissances.) Ces mouvements continuent d'affecter le taux de croissance du secteur des transports dans son entier et l'importance relative des divers modes (un plus gros pourcentage du transport des marchandises de haute valeur qui se faisait par rail se fait maintenant par camion).

◆ LA SCÈNE INTERNATIONALE

Des changements importants se produisent sur la scène internationale, principalement dans le sens de la mondialisation de l'économie. Une ouverture accrue de l'économie canadienne, principalement depuis le milieu des années 1980, a accéléré la restructuration économique déjà en cours. Les réductions dans les barrières tarifaires dans le cadre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et plus récemment l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) viennent modifier ce que nous produisons comme pays, et comment nous le faisons.

Ces changements sont nécessaires pour nous permettre de participer pleinement comme intervenants dans l'économie globale. Notre relation commerciale critique avec les États-Unis, (qui représente 80 p. 100 de nos exportations), fait ressortir la nécessité d'harmoniser nos réseaux continentaux de transport.

Les industries canadiennes des transports doivent être pleinement positionnées pour soutenir l'économie du siècle prochain et le contexte de compétitivité mondiale croissante. Par ses initiatives touchant la commercialisation du système de navigation aérienne, la mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports, la privatisation du CN et la politique maritime, Transports Canada contribue à positionner l'industrie des transports selon les principes commerciaux pour rivaliser dans le nouveau marché mondial.

◆ ORGANISMES DE TRANSPORTS

Deux organismes rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Chacun d'eux produit sa propre Partie III.

- Le **Tribunal de l'aviation civile** permet la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*.
- **L'Office national des transports** est responsable de la réglementation économique des transports. La création de l'Office a donné au gouvernement fédéral les moyens d'instaurer des réformes réglementaires visant à favoriser une concurrence accrue, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports.

L'**Office du transport du grain,** qui jusqu'ici rendait également compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, a été intégré à Transports Canada en 1995 et rebaptisé l'**Office du transport du grain de l'Ouest**. Il figure à titre de sous-activité dans l'Activité Administration du Ministère qui relève du Sous-ministre.

◆ SOCIÉTÉS D'ÉTAT ET AUTRES

Un certain nombre de sociétés d'État rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Aux fins de financement budgétaire, la plupart de celles-ci rendent compte au ministre par l'intermédiaire du sous-ministre adjoint, Politiques et coordination et du sous-ministre adjoint, Marine. De plus amples renseignements sur les sociétés d'État se trouvent dans leurs rapports annuels individuels.

VIA Rail Canada
Marine Atlantique (y compris la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.)
Société canadienne des ports
La Compagnie de navigation Canarctic Limitée
Administrations de pilotage
Commissions de ports

◆ BUREAUX RÉGIONAUX

Transports Canada a des bureaux partout au pays. Les activités de l'Aviation, du Système de navigation aérienne, des Aéroports, de la Marine, de la Surface et de Politiques et coordination ont divisé le pays en régions géographiques et établi des bureaux régionaux à partir desquels ils fournissent les services à leurs clients. Les groupes Finances et Administration, Personnel et Sécurité et planification d'urgence ont également établi des bureaux régionaux à l'appui des groupes opérationnels. Environ 70 p. 100 des employés de Transports Canada travaillent présentement dans les bureaux régionaux, presque tous dans des postes opérationnels.

⇨ *Principaux facteurs de planification*

L'importance des transports au Canada ne saurait être sous-estimée.

Les transports sont d'une importance critique pour tous les secteurs de l'économie - l'activité de l'entreprise privée comme l'activité gouvernementale, les dépenses à la consommation aussi bien que les exportations. Ils sont vitaux pour le commerce à l'intérieur du Canada et de l'Amérique du Nord et de par le monde, et influent sur notre compétitivité.

- ☞ 18 à 35 p. 100 du prix de vente des ressources naturelles et des produits primaires canadiens et jusqu'à 14 p. 100 du prix de vente de nos produits manufacturés sont attribuables au transport.
- ☞ Le transport fournit 800 000 emplois directs et indirects.
- ☞ En 1994, les dépenses de transport ont totalisé plus de 110 milliards de dollars.

2. Contexte du Programme et du Plan des Transports

⇨ *Mandat*

L'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* prévoyait que les responsabilités en matière de transport allaient être de compétence fédérale mais, à cette époque, ces responsabilités se limitaient aux balises, aux bouées, aux phares, à la navigation, aux navires, aux lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, aux chemins de fer, aux canaux, aux traversiers entre deux provinces ou reliant le Canada à un autre pays. Au fur et à mesure que des innovations, comme les véhicules automobiles et les aéronefs, se sont développés, elles ont exigé l'élaboration d'une infrastructure perfectionnée et les responsabilités en matière de transport se sont du même coup accrues.

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports* qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense. Les responsabilités fédérales en matière de transport ont évolué de sorte qu'elles englobent la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des véhicules automobiles, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. Les principales lois régissant les activités du programme des Transports sont la *Loi de la constitution*, la *Loi sur le ministère des Transports* et la *Loi nationale sur les transports.*

⇨ *Le portefeuille des transports*

Tableau 3

Aperçu du portefeuille

Le ministre des Transports est responsable d'une vaste gamme de politiques et de services en matière de transports. Le présent document porte principalement sur le Ministère désigné sous le nom de Transports Canada, cependant, d'autres organismes font également rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le sommaire financier complet du portefeuille est donné ci-dessous.

(en milliers de dollars)	Budget Principal* 1995-1996	**Budget Principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Sommaire du portefeuille				
Budget principal brut par ministère/agence				
Transports Canada	2 884 003	**2 351 843**	1 996 631	1 736 152
Office national des transports	709 640	**32 007**	28 165	26 927
Tribunal de l'aviation civile	905	**902**	889	889
Office du transport du grain	7 932	**Fait partie de Transports Canada**		
Budget principal brut du portefeuille	3 602 480	**2 384 752**	2 025 685	1 763 968
Aperçu du Ministère				
Budget des dépenses (brut)	2 884 003	**2 351 843**	1 996 631	1 736 152
Recettes à valoir sur le crédit	(1 078 811)	**(610 887)**	(483 357)	(481 032)
Total du Budget des dépenses principal	1 805 192	**1 740 956**	1 513 274	1 255 120
Recettes portées au Trésor	(25 679)	**(716 904)**	(752 284)	(861 207)
Coût estimatif des services rendus par les autres ministères	239 661	**144 361**	non-disponible	
Coût net du Ministère	2 019 174	**1 168 413**	760 990	393 913

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires, seulement les montants réels du Budget des dépenses principal.

Tableau 2

Niveaux de ressources prévus pour le Ministère

(en milliers de dollars)	Budget principal 1995-1996	**Budget principal 1996-1997**	Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999
Dépenses brutes de fonctionnement (1)	1 601 366	**1 118 256**	972 094	967 044
Recettes	(1 078 811)	**(610 887)**	(483 357)	(481 032)
Dépenses en capital	506 785	**449 282**	321 285	290 691
Subventions et contributions (2)	335 803	**413 183**	405 773	239 728
Sociétés d'État	440 049	**371 122**	297 479	238 689
Total	1 805 192	**1 740 956**	1 513 274	1 255 120

(1) Comprend les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement et allocation pour automobile du ministre des Transports.

(2) Comprend des paiements législatifs pour le pont Victoria.

Les niveaux de ressources diminuent à la suite des événements suivants :

- le transfert de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans;
- la cession des aéroports à des entités commercialisées;
- la réduction des subventions aux sociétés d'État;

en dépit du fait qu'a compter de 1996-1997, la taxe sur le transport aérien, qui autrefois était portée au crédit du Ministère, est maintenant portée au crédit du Trésor.

⇨ *Travail des comités parlementaires*

◆ EXAMEN DE LA POLITIQUE MARITIME

En décembre 1994, à la demande du ministre des Transports, le Comité permanent des transports a entrepris un examen du secteur de la marine visant les cinq principaux objectifs suivants :

- Cerner les principaux défis sur le plan de la concurrence
- Définir les rôles et les services essentiels du gouvernement fédéral
- Élaborer des options pour réduire les subventions et examiner les diverses options de commercialisation
- Obtenir des avis régionaux sur les priorités, les questions et les solutions
- Arriver à un consensus sur les solutions, les orientations futures et l'élaboration d'une stratégie maritime nationale complète.

Après plusieurs mois de consultations auprès des parties intéressées dans tout le pays (les gouvernements provinciaux, les municipalités, les représentants syndicaux, les expéditeurs et l'industrie maritime), le comité a déposé son rapport en mai 1995. Il y recommandait des changements importants à la structure du réseau portuaire, aux services de pilotage, à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et à la Garde côtière canadienne, y compris des initiatives législatives et de commercialisation. La Politique maritime nationale du Ministère, annoncée en décembre 1995, répond à bon nombre de ces recommandations (voir page 21).

◆EXAMEN LÉGISLATIF EN 1996-1997

Les lois suivantes doivent être examinées par un comité parlementaire au cours de l'année à venir :

- *Loi sur le système de navigation aérienne*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande* (modifications).

⇨ *Aperçu financier*

Tableau 1 **Budget principal 1996-1997**

Crédit	(en milliers de dollars)	1996-1997 Budget principal	1995-1996 Budget principal
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	**410 722**	397 741
5	Dépenses en capital	**449 282**	506 785
10	Subventions et contributions	**406 519**	329 139
15	Paiements à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	**31 918**	33 822
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	**87 200**	111 910
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	**248 504**	287 977
30	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le pont de Valleyfield	**2 000**	2 000
35	Paiements à la Société canadienne des ports	**1 500**	-
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	**49**	49
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	**6 664**	6 664
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**96 598**	124 765
-	Paiement à l'Administratiaon de pilotage des Laurentides	**-**	4 340
	Total du Ministère	**1 740 956**	1 805 192

transférées au ministère des Pêches et des Océans en avril 1995.

En raison de la réduction considérable de la taille du Ministère et de l'adoption par celui-ci de nouveaux rôles essentiels, sa structure et son mandat actuels font l'objet d'un examen afin de déterminer la meilleure façon de servir les clients du Ministère. À la suite de consultations auprès des clients, des employés et des provinces, l'option qui a été élaborée comporte les principes suivants :

- Une orientation fonctionnelle claire sur les règlements, les normes et les procédures opérationnelles à l'Administration centrale
- Une présence régionale forte pour les fonctions d'application des règlements, de promotion et de locateur (aéroports, ports et havres)
- Un point de contact central dans chaque région pour les clients et les groupes d'intérêts du Ministère
- Une responsabilité claire de rendre compte
- Des restrictions de ressources équilibrées par les besoins du service.

Par conséquent, on prévoit que le Ministère s'éloignera de sa structure modale actuelle.

STRUCTURE ACTUELLE	NOUVELLE STRUCTURE
POLITIQUES ET COORDINATION : Responsable de la politique pour tous les modes, y compris de la politique multimodale. **MARINE** : Responsable de la réglementation, des havres et ports et des administrations de pilotage. Depuis le 1er avril 1995, la Garde côtière canadienne et ses activités (déglaçage, systèmes de navigation maritime, nettoyage de la pollution et recherche et sauvetage maritime) ont été transférées au ministère des Pêches et des Océans. **AVIATION** : Responsable de la réglementation et de la prestation des services des aéronefs. **SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE** : Responsable d'assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civil sûr et efficient. Cette unité a été séparée de l'Activité Aviation en prévision de sa commercialisation au milieu de l'année 1996. **AÉROPORTS** : Responsable de l'exploitation des aéroports appartenant au gouvernement fédéral. En vertu de la Politique nationale des aéroports, la plupart des aéroports sont en voie d'être cédés à d'autres entités. **SURFACE** : Responsable de la réglementation des chemins de fer, des véhicules automobiles et du transport des marchandises dangereuses. **ADMINISTRATION DU MINISTÈRE** : Responsable de la prestation de services de soutien. En 1995-1996, l'Office du transport du grain de l'Ouest, autrefois appelé l'Office du transport du grain, a été rattaché à l'Administration du Ministère.	**ÉLABORATION DE LA POLITIQUE** • tous les modes **SÉCURITÉ/SÛRETÉ DE TOUS LES MODES** • réglementation • délivrance des licences • normes **EXPLOITATION** • aéroports • ports et havres **SERVICES MINISTÉRIELS** • ressources humaines • finances et administration • communications

nouvelles technologies et de recettes compensatoires
- Une exécution plus efficiente et plus moderne des services
- Un cadre de politique et un cadre réglementaire améliorés résultant du fait que le Ministère se concentrera sur ces activités
- Moins de distorsion économique grâce à la réduction de la participation du gouvernement à l'exploitation
- Une réduction des coûts du réseau pour le contribuable.

- Dans les secteurs où le service doit continuer d'être assuré par Transports Canada, le Ministère continuera de se livrer à des consultations en vue d'un recouvrement des coûts accru.
- Les subventions directes sont supprimées :
  - La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO) a été abrogée le 1er août 1995. Une subvention de transition de 300 millions de dollars sur une période de six ans sera versée pour aider l'industrie à s'ajuster.

Transports Canada est en cours de **changement**. Le Ministère cessera **de détenir, d'exploiter ou de subventionner** une large partie du réseau de transport.

◆ SUBVENTIONS

Le gouvernement fédéral a subventionné le réseau des transports de diverses façons par le passé. Transports Canada se dirige maintenant vers un réseau qui transférerait une plus large part du fardeau des coûts du réseau des transports du contribuable aux usagers qui en bénéficient directement.

Les contribuables canadiens ne veulent plus payer les 2,9 milliards de dollars de subventions versées au réseau des transports chaque année. (Les exemples suivants présentent les paiements de subventions pour les exercices 1994-1995 et 1998-1999).

en millions de $	1994-1995	1998-1999
LTGO	644,0	-
Région atlantique	107,1	-
VIA Rail	301,0	170,0
Marine Atlantique	112,4	39,5

- Dans les secteurs où les subventions ont été englobées dans l'exploitation directe du service, des mesures de commercialisation sont mises en oeuvre et résulteront dans la suppression éventuelle des subventions.
- Les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ont également été éliminées. Des paiements de transition de 326 millions de dollars au cours d'une période de cinq ans sont actuellement versés.

L'objectif est que, dans l'avenir, les services de transport subventionnés soient principalement le résultat d'obligations constitutionnelles, de la nécessité de desservir des collectivités isolées, ou de raisons de sécurité ou de sûreté. Ces services pourraient comprendre les services de traversiers, les programmes concernant les embranchements ferroviaires et les programmes routiers réalisés de concert avec les provinces.

◆ TRANSPORTS CANADA EN TRANSITION

Transports Canada est en voie de passer d'une organisation chargée intégralement de l'exploitation du réseau des transports à une organisation dont les rôles essentiels seront les suivants :

- Sécurité
- Politiques
- Locateur
- Surveillance
- Gérance
- Exploitation restreinte

En plus des mesures de commercialisation discutées à la page 8, les activités (déglaçage, recherche et sauvetage, aides à la navigation maritime, protection de l'environnement) et la flotte de la Garde côtière canadienne ont été

	Commercialisation = discipline du marché *Ce que fait Transports Canada*	Voir page
Système de navigation aérienne	Annoncée dans le Budget de février 1995, la commercialisation du système doit se faire à la mi-1996. Le conseil d'administration de Nav Canada est composé de représentants recrutés parmi les utilisateurs intérieurs, les syndicats, le gouvernement et les intérêts commerciaux. Transports Canada continuera d'établir les normes de sécurité et de les faire respecter.	30
Politique nationale des aéroports	Annoncé le 13 juillet 1994, le projet de céder la propriété ou l'exploitation de la plupart des aéroports appartenant au gouvernement fédéral se poursuit. Transports Canada continuera d'établir les normes relatives à la sécurité et à la sûreté pour tous les aéroports canadiens. CESSIONS : 18 achevées; 68 en 1996-1997 et un total de 132 d'ici 2000-2001.	32
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Le Ministère cherche à privatiser le centre de Blainville. Une institution gouvernementale exploitée par un entrepreneur pourrait être lancée en 1996.	34
Ports	Le transfert du contrôle des ports à des administrations portuaires canadiennes et à d'autres exploitants locaux commencera en 1996.	24
Inspection des navires	La délégation de certaines activités à des sociétés de classification est à l'étude. Transports Canada conserverait l'assurance de la qualité et la responsabilité ultime de rendre compte de la sécurité des navires.	24
Pilotage maritime	Un examen de la façon dont les services sont exécutés et payés sera entrepris. On a exigé que les quatre administrations de pilotage dressent des plans de réduction des coûts et deviennent autonomes.	25
Grands Lacs Fleuve Saint-Laurent	Le Ministère étudiera des options pour la commercialisation du réseau.	21
Marine Atlantique	Les coûts seront sensiblement réduits et l'efficience accrue grâce à la commercialisation, à la gestion des navires et à la rationalisation des services.	21
Autres services de traversiers	Transports Canada examinera les subventions qu'il verse aux exploitants privés de traversiers dans le but de cerner des économies possibles de coûts.	21
Wagons-trémies	Des consultations sont en marche avec l'industrie de grain, les producteurs et les compagnies de chemin de fer pour examiner les options reliés aux wagons-trémies du gouvernement fédéral.	55
CN Rail	Le gouvernement a maintenant conclu la vente de la totalité de son capital-actions. Cette vente, la plus importante offre d'actions de l'histoire du Canada, a produit plus de 2 milliards de dollars pour le gouvernement et signifie la privatisation complète du CN.	37

◆ COMMERCIALISATION

La commercialisation peut être l'une des nombreuses approches selon lesquelles la discipline du marché et les principes d'affaires peuvent être incorporés à des activités gouvernementales traditionnelles. Elle couvre un vaste éventail d'options, comme par exemple les agences gouvernementales, les organismes à but non lucratif, les partenariats avec des entreprises publiques ou privées, les entreprises dirigées par des employés, les sociétés d'État ou les entreprises privatisées.

La commercialisation veut dire que les utilisateurs dictent les services qu'ils désirent et comment les coûts peuvent être contrôlés.

La commercialisation peut signifier :

- Des services répondant mieux et plus promptement aux besoins locaux
- Une meilleure planification des immobilisations
- L'accès au financement privé
- Des processus d'approbation plus rapides y compris ceux reliés à l'introduction de

◆ POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION

Transports Canada veut instaurer un nouveau cadre de politique pour les transports qui permettra de :

- Susciter un réseau de transport compétitif pouvant répondre aux besoins essentiels des Canadiens en matière de transport
- Favoriser un environnement propice à l'industrie des transports.

Transports Canada examine ses politiques et sa réglementation avec l'intention de :

- Rendre le réseau des transports plus adapté aux exigences changeantes des usagers
- Promouvoir l'efficience
- Réduire le recours direct aux subventions pour financer le réseau.

Pour réaliser ces initiatives, le Ministère modifiera les politiques, les lois et les attitudes de façon à :

⇒ Prévenir la réglementation excessive de l'exploitation

⇒ Permettre la rationalisation de l'infrastructure

⇒ Encourager une bonne gestion.

Dans ce cadre, le Ministère se penche sur plusieurs lois importantes :

- La *Loi maritime du Canada* sera présentée en 1996. Elle regroupera et modernisera le régime réglementaire maritime, réduira les formalités administratives et permettra la prise de décisions commerciales plus rapides dans le secteur de la marine (voir la page 21).
- La loi visant à commercialiser le système de navigation aérienne (voir page 29).
- La *Loi sur les transports au Canada.*

La *Loi sur les transports au Canada*
en vue de moderniser le cadre réglementaire des transports

Le 20 juin 1995, la nouvelle *Loi sur les transports au Canada* a été déposée à la Chambre des communes. Cette Loi permettra de :

- Moderniser et simplifier la réglementation ferroviaire
- Remplacer l'abandon des lignes de chemin de fer sous-utilisées par la création d'une industrie des chemins de fer secondaires saine
- Assurer que les expéditeurs continuent d'avoir accès à des services de transport concurrentiels
- Supprimer la réglementation inutile dans les autres modes de transport
- Mettre davantage l'accent sur la prise de décisions commerciales dans le secteur des transports
- Éliminer la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la *Loi sur les billets de transport,* la *Loi sur les chemins de fer de l'État* et certains éléments de la *Loi sur les chemins de fer,* qui remonte au début du siècle
- Changer le nom de l'Office national des transports à l'Office des transports du Canada et investir l'Office de pouvoirs d'application de la loi plus efficaces dans tous les modes, y compris le pouvoir d'imposer des amendes en cas de non-conformité.

La nouvelle Loi fera disparaître les restrictions concernant l'entrée sur le marché des nouveaux transporteurs aériens dans le Nord. Elle abolira les dispositions qui permettent la réglementation des entreprises de transport extra-provinciales pour compter à la place sur la *Loi sur le transport routier*, qui délègue cette responsabilité aux gouvernements provinciaux. La Loi supprimera la réglementation sur la délivrance de licences et les tarifs des services d'approvisionnement par eau dans le Nord. La responsabilité réglementaire des productoducs sera également transférée à l'Office national de l'énergie. L'Office des transports du Canada ne sera plus chargé d'examiner l'acquisition d'entreprises de transport importantes. En outre, la nouvelle Loi imposera des exigences financières minimales aux nouveaux transporteurs sur les marchés intérieur et international de transport aérien des passagers.

Voir les détails à la page 20

A. LE PLAN DU MINISTÈRE

1. Un bref aperçu de Transports Canada et de son Plan

⇨ *Rôles et responsabilités*

POLITIQUES	☞ Concentrer son attention sur la sécurité, la sûreté, l'environnement, l'intégration intermodale, l'efficience et la compétitivité.
RÉGLEMENTATION	☞ Élaborer les lois, les règlements et les normes. ☞ Exécuter des inspections et des essais pour assurer la conformité de l'industrie. ☞ Veiller à la délivrance de licences à l'industrie.
EXPLOITATION	☞ Exploiter des aéroports, havres et ports s'il y a lieu. ☞ Céder la plupart des fonctions d'exploitation (aéroports, ports, et le système de navigation aérienne) sauf celles concernant les régions éloignées.
LOCATEUR	☞ Adjuger des baux pour les installations aéroportuaires appartenant à Transports Canada à des exploitants locaux chargés de leur gestion financière et opérationnelle ☞ Surveiller les systèmes commercialisés de navigation aérienne, des ports et de la v maritime du Saint-Laurent.
SOUTIEN FINANCIER	☞ Fournir un soutien financier aux sociétés d'État, aux autres paliers de gouvernemen aux organismes privés pour leur permettre de poursuivre leurs objectifs de prestation services de transport.

⇨ *Aperçu du Plan et de la stratégie*

Objectif du Programme :

Veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un réseau national de transports ***sécuritaire*** et ***efficace*** qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement et exploiter des éléments précis de ce réseau.

Même si la mission du Ministère consistera toujours à assurer la sécurité des transports pour le pays, les moyens employés pour atteindre ce but doivent changer selon le contexte.

Transports Canada est en cours de changement. Il se modernise pour répondre aux besoins de la société canadienne moderne et pour édifier une économie forte. Le Ministère cessera de détenir, d'exploiter ou de subventionner de vastes parties du réseau des transports.

Un réseau des transports moderne doit être en mesure de répondre promptement à la concurrence internationale, aux changements dans la configuration des échanges commerciaux, aux nouvelles stratégies commerciales et aux nouvelles technologies. Transports Canada s'est appliqué au cours des dernières années à moderniser la politique des transports, à simplifier les règlements, à supprimer les subventions et à réduire les dépenses ministérielles.

Il poursuivra son travail sur ces plans pour assurer que le réseau des transports continue de mettre l'accent sur la sécurité, l'efficience, la responsabilité environnementale et la viabilité de l'industrie.

Un message du ministre des Transports

Transports Canada n'a pas ménagé les efforts au cours des dernières années pour assurer aux Canadiens le réseau de transport dont ils ont besoin pour soutenir la concurrence au XXI^{e} siècle. Le Canada doit disposer d'un réseau national de transports moderne, intégré et abordable, axé sur la sécurité, la fiabilité et l'efficience, et favorisant des entreprises fortes et viables dans tous les modes.

En juillet 1994, une Politique nationale des aéroports a été adoptée pour donner aux collectivités locales un plus grand pouvoir d'intervention dans l'exploitation de leur aéroport. La Politique sur le transport aérien international du Canada, annoncée en décembre 1994, a établi des critères non équivoques pour la désignation des routes aériennes. Elle permet une utilisation optimale des accords de transport aérien conclus entre le Canada et d'autres pays. À cette politique est venue s'ajouter, en février 1995, la signature d'un accord « Ciels ouverts » avec les États-Unis. Nous avons supprimé la subvention annuelle de 560 millions de dollars versée en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et celle de 100 millions de dollars octroyée dans le cadre du Programme d'aide au transport des marchandises dans la Région atlantique, et nous versons présentement une aide de transition aux personnes touchées par ces mesures. Nous avons privatisé le Canadien National et transféré la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans.

Au cours des prochaines années, nous continuerons de travailler à ces mêmes objectifs. Un accord de principe a été conclu en vue de commercialiser le système de navigation aérienne du Canada. Cette mesure accroîtra sa capacité à réagir aux exigences changeantes et aux technologies nouvelles, à maintenir la sécurité et à réduire les coûts pour le contribuable. Nous allons mettre en oeuvre la Politique maritime nationale annoncée en décembre 1995. Cette politique permettra de moderniser la législation, de commercialiser les ports publics et de rationaliser les services de traversiers et de pilotage. Lorsqu'elle sera adoptée, la *Loi sur les transports au Canada*, déposée au Parlement en juin 1995, modernisera et rationalisera la réglementation ferroviaire, supprimera la réglementation superflue dans les autres modes de transport et favorisera la prise de décision commerciale.

Tous ces changements, qu'il s'agisse de mesures de commercialisation, de réduction des subventions ou de modernisation de politiques, feront de Transports Canada un ministère plus axé sur la politique et la réglementation, afin d'assurer à tous les Canadiens et Canadiennes des transports sécuritaires et fiables. Tout en amenant le réseau des transports du Canada au seuil du XXI^{e} siècle, nous réexaminerons sans cesse notre rendement et nous nous efforcerons de veiller à ce que le Ministère réponde aux besoins des utilisateurs du réseau et des contribuables canadiens en général.

L'honorable David Anderson, C.P., député,
Ministre des Transports

PRÉFACE

La nouvelle Partie III comprend :

- **Le Plan du Ministère** **page 6**
- **Le Rapport sur le rendement** **page 38**
- **Les Renseignements supplémentaires** **page 82**

La Partie III du Budget des dépenses 1996-1997 de Transports Canada s'écarte de la Partie III traditionnelle. À titre de ministère pilote dans le cadre du projet de réforme du Budget des dépenses, Transports Canada s'est conformé à la demande de changement des parlementaires en restructurant sa Partie III. Les renseignements contenus dans le présent document sont divisés en trois sections :

- A - **Le Plan du Ministère** renferme des renseignements sur le financement prévu dans le Budget des dépenses 1996-1997 et les prévisions pour les deux prochaines années, ainsi que les initiatives et les attentes de rendement connexes. Il est à noter que les montants présentés pour les exercices 1997-1998 et 1998-1999 le sont à titre indicatif seulement et représentent les dépenses prévues reliées aux plans exposés dans ce document et non les dépenses approuvées par le Parlement.
- B - **Le Rapport sur le rendement du Ministère** renferme des renseignements concernant le rendement du Programme et des finances pour l'exercice financier 1994-1995.
- C - La section **Renseignements supplémentaires**, renferme de l'information plus détaillée, principalement sur le rendement et les plans financiers.

Dans le cadre du projet de réforme, il est prévu qu'à l'avenir deux documents distincts seront publiés :

- Le Plan du Ministère, déposé au cours de la période hiver-printemps.
- Le Rapport sur le rendement, déposé à l'automne. Ce document donnera de l'information sur le rendement du Ministère six mois plus tôt qu'auparavant, alors que le compte rendu sur le rendement n'apparaissait que dans la Partie III. Toutefois, pour 1996-1997 seulement, puisque le rapport sera déposé au printemps plutôt qu'à l'automne, et afin que l'information soit aussi actuelle que possible, Transports Canada donne un compte rendu du rendement de ses initiatives jusqu'au 30 novembre 1995.

De plus, il est prévu dans le cadre du projet de réforme que, dorénavant, les tableaux financiers présentés à la section C seront fournis sous forme électronique pour en faciliter l'accès, tant pour les documents du printemps que de l'automne.

Le Plan du Ministère et le Rapport sur le rendement du Ministère sont tous deux divisés en trois sections :

- Un aperçu, qui fournit au lecteur tout juste assez de renseignements pour comprendre le Ministère et les principaux dossiers qui figurent dans son plan ou son rapport. Les renvois aux pages d'autres parties du document offrent au lecteur la possibilité de consulter des renseignements sur un sujet d'intérêt particulier.
- Une section de contexte, qui renferme d'autres détails du plan ou du rapport au niveau ministériel.
- Une section finale, qui renferme des détails par secteur d'activité.

⇨ Pour le lecteur qui dispose de peu de temps, l'aperçu fournira une connaissance de base du Programme de Transports Canada.

- **Le Plan du Ministère** **page 6**
- **Le Rapport sur le Rendement** **page 38**

3. Rendement par secteur d'activité 53

⇨ *Politiques et coordination* 53

⇨ *Marine* 60

⇨ *Aviation* 64

⇨ *Système de navigation aérienne* 68

⇨ *Aéroports* 70

⇨ *Surface* 73

⇨ *Administration du Ministère* 79

C. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 82

Appendice 1 - Organisation 82

1.1 Organigramme 82

1.2 Besoins en ressources par groupe et activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) 83

Appendice 2 - Besoins en personnel 84

2.1 Détails des besoins en personnel par activité ou secteur d'activité (ÉTP) 84

2.2 Sommaire par catégorie professionelle (ÉTP) 84

Appendice 3 - Projets d'immobilisations 85

3.1 Dépenses en capital par activité ou secteur d'activité (en milliers de dollars) 85

3.2 Liste des projets d'immobilisations par activité ou secteur d'activité 87

(en milliers de dollars) 87

3.3 Description des grands projets de l'État 95

Appendice 4 - Renseignements financiers supplémentaires 99

4.1 Dépenses nettes du portefeuille par activité ou secteur d'activité 99

4.2 Recettes et dépenses 100

4.3 Actif 114

4.4 Passif éventuel 115

Appendice 5 - Lois relevant du portefeuille des transports 116

Appendice 6 - Références 117

Table des matières

PRÉFACE 4

UN MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS 5

A. LE PLAN DU MINISTÈRE 6

1. **Un bref aperçu de Transports Canada et de son Plan** 6
   - ⇨ *Rôles et responsabilités* 6
   - ⇨ *Aperçu du Plan et de la stratégie* 6
   - ⇨ *Travail des comités parlementaires* 11
   - ⇨ *Aperçu financier* 11

2. **Contexte du Programme et du Plan des Transports** 13
   - ⇨ *Mandat* 13
   - ⇨ *Le portefeuille des transports* 13
   - ⇨ *Principaux facteurs de planification* 14
   - ⇨ *Détails financiers* 17

3. **Détails du Plan par secteur d'activité** 19
   - ⇨ *Politiques et coordination* 19
   - ⇨ *Marine* 23
   - ⇨ *Aviation* 26
   - ⇨ *Système de navigation aérienne* 29
   - ⇨ *Aéroports* 31
   - ⇨ *Surface* 34
   - ⇨ *Administration du Ministère* 36

B. RAPPORT SUR LE RENDEMENT DE 1994-1995 38

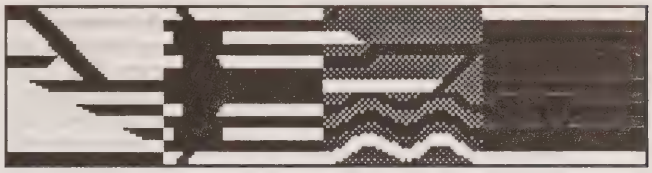
1. **Aperçu du rendement** 38
   - ⇨ *Nos clients, notre travail, notre fiche de sécurité* 38
   - ⇨ Comparaison du rendement avec le plan et la stratégie 43
   - ⇨ *Rendement financier* 45

2. **Rendement d'autres aspects du Programme** 47
   - ⇨ *L'environnement* 47
   - ⇨ *Efficience* 49

Budget des dépenses 1996-1997

Partie III

Transports Canada



1.6 Selon vous, la Partie III de cette année offre-t-elle une vue d'ensemble utile du ministère?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.7 Comparativement aux années précédentes, la Partie III de cette année constitue :
Une amélioration _____ Un retour en arrière _____ Ne sais pas _____

1.8 Le document explique-t-il convenablement les plans et priorités d'ensemble du ministère?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.9 Le document décrit-il convenablement les tensions qui influent sur la prestation des programmes dans le ministère (p. ex. tensions sociales, technologiques, économiques)?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.10 Le document décrit-il convenablement le rendement des programmes ministériels?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.11 Le document est-il facile à lire et à comprendre?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.12 Les renseignements du document peuvent-ils être facilement comparés à ceux d'autres documents (p. ex. Comptes publics, Perspectives, Budget)?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.13 Le document fournit-il suffisamment de contexte à l'appui des données présentées?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

1.14 Le document renferme-t-il les renseignements dont vous avez besoin?
Oui _____ Non _____ Un peu _____

Si non, quels renseignements manquent?

_____
_____
_____
_____
_____

1.15 Veuillez indiquer d'autres commentaires ou idées sur la manière d'améliorer la présentation des renseignements sur les plans et le rendement des ministères.

_____
_____
_____
_____

Merci d'avoir rempli le questionnaire.

Questionnaire d'évaluation

Amélioration de l'information fournie au Parlement

Le présent questionnaire vise à recueillir les commentaires des utilisateurs des renseignements présentés dans la Partie III. Vos réponses aideront le SCT à évaluer l'efficacité des nouveaux documents à partir de votre point de vue. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de remplir le questionnaire.

1.1 À la Partie III de quel ministère le questionnaire renvoie-t-il?

Agriculture et Agroalimentaire Canada ____ Affaires indiennes et du Nord canadien ____
Transports Canada ____ Pêches et Océans ____
Ressources naturelles Canada ____ Revenu Canada ____

1.2 Pour nous aider à mieux connaître les utilisateurs du Budget des dépenses, veuillez indiquer si vous êtes :

un citoyen intéressé ___ une personne d'affaires ___ un journaliste ___
un universitaire ___ un fonctionnaire fédéral ___ un fonctionnaire provincial ___
un employé parlementaire ___ un député ___ ___
Autre (veuillez préciser) _____

1.3 À quelles fins vous servez-vous des renseignements contenus dans les documents de la Partie III?
Recherche universitaire ___ Recherche commerciale ___ Intérêt personnel ___
Autre (veuillez préciser) _____

1.4 Lequel ou lesquels des secteurs suivants vous intéressent?

- _____ le plan financier du gouvernement
- _____ les programmes et activités à l'échelle du gouvernement
- _____ les plans et priorités des ministères et organismes
- _____ des programmes ou activités précis d'un ministère ou d'un organisme
- _____ des secteurs de gestion précis (p. ex. Gestion des ressources humaines)
- _____ les subventions et contributions ministérielles
- _____ les projets d'immobilisations ministériels
- _____ le rendement des programmes ministériels
- _____ les Comptes publics

1.5 Combien de fois consultez-vous les renseignements fournis dans les Parties III?

Rarement ____ Moins de 10 fois par année _____ Moins de 20 fois par année ____
Plus de 20 fois par année _____

Préface

AVIS IMPORTANT

Le présent document de la Partie III a été préparé dans le cadre du projet de Réforme du Budget des dépenses visant à améliorer l'information de gestion des dépenses que le gouvernement fournit au Parlement et à mettre à jour les processus utilisés dans l'administration fédérale pour préparer cette information.

Six ministères ont, de concert avec le Secrétariat du Conseil du Trésor, examiné diverses approches de déclaration et préparé des versions préliminaires de divers modèles. De vastes consultations ont été menées auprès de députés et d'autres intervenants principaux et, compte tenu du soutien accordé aux idées présentées, la Chambre des communes a permis aux six ministères de déposer des documents révisés dans le cadre d'un projet pilote,.

Les changements visent à rendre les documents plus utiles et plus faciles à lire, sans toutefois diminuer le niveau de communication. Trois des documents, soit ceux d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, des Affaires indiennes et du Nord canadien et de Transports Canada, distinguent clairement les renseignements sur la planification de ceux sur le rendement et mettent l'accent sur les plans et le rendement à long terme de plus haut niveau des ministères. Les trois autres, soit ceux de Pêches et Océans, de Ressources naturelles Canada et de Revenu Canada, sont des versions rationalisées des documents de la Partie III des années antérieures, mais ils comportent également une section distincte sur le rendement du ministère. Si le Parlement et les autres intéressés réagissent favorablement à la séparation des renseignements sur le rendement, nous déposerons à l'automne 1996 des documents distincts sur ce sujet pour les six ministères ayant participé au projet pilote.

Nous aimerions connaître vos impressions sur les changements que nous avons apportés. Vous trouverez à la page suivante un questionnaire détachable, que vous pourrez remplir en peu de temps après avoir examiné le présent document de la Partie III. Vos impressions, à titre d'utilisateur du document, sont inestimables.

Si vous avez des questions à poser sur le projet de Réforme du Budget des dépenses, contactez :

Le Secteur de la gestion des dépenses

Direction des programmes, Secrétariat du Conseil du Trésor

8^{e} étage, tour est

140, rue O'Connor, Ottawa

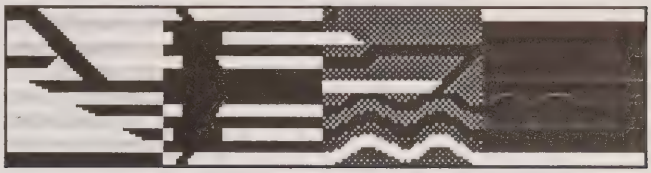
K1A 0R5

Téléphone : (613) 731-4525

Budget des dépenses 1996-1997

Partie III

Transports Canada



David Anderson

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1997-III-48
ISBN 0-660-59914-7

Transports Canada

Budget des dépenses 1996-1997

Présentation améliorée des rapports au Parlement – Document pilote

ISBN 0-660-59914-7

Partie III

Plan de dépenses

Government
Publication

77

Transportation Safety Board of Canada

1996-97 Estimates



ISBN 0-660-59934-1



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1997-III-73
ISBN 0-660-59934-1



1996-97 Estimates

Part III

Transportation Safety Board of Canada



Minister / Ministre

PREFACE

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and, as such, contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program, including a description, background information, objectives and planning perspective, as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, cross-references are also made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resources reported in this Expenditure Plan are measured in terms of employee full-time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Note: The statutory name of this agency is the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB). The applied title of the agency is the Transportation Safety Board of Canada (TSB). Both names are used in this document.

TABLE OF CONTENTS

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 4

B. Use of 1994-95 Authorities 5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1996-97 and Recent Performance

1. Highlights 6
2. Summary of Financial Requirements 8
3. Review of Financial Performance 8

B. Background

1. Introduction 9
2. Mandate 10
3. Program Objective 10
4. Program Description 11
5. Program Organization for Delivery 13

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program 15
2. Initiatives 20
3. Update on Previously Reported Initiatives 21

D. Program Effectiveness 23

E. Program Performance Information 28

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object 33
2. Personnel Requirements 34
3. Net Cost of Program 35

B. Topical Index 36

SPENDING AUTHORITIES

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		
15	Program expenditures	**20,949**	22,367
(S)	Contributions to employee benefit plans	**2,356**	2,242
	Total Agency	**23,305**	24,609

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1996-97 Main Estimates**
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	
15	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board - Program expenditures	**20,949,000**

Program by Activity

(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**			1995-96 Main Estimates
	Budgetary		**Total**	
	Operating	Capital		
Advancement of Transportation Safety	**23,305**	**0**	**23,305**	24,609

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board			
15	Program expenditures	24,079,000	24,079,000	
15d	Program expenditures	--	1,087,200	
		24,079,000	25,166,200	23,790,078
(S)	Contributions to employee benefit plans	2,270,000	2,270,000	2,270,000
(S)	Spending of proceeds from disposal of surplus crown assets	--	25,162	17,457
	Total Program - Budgetary	26,349,000	27,461,362	26,077,535

Section I

PROGRAM OVERVIEW

A. Plans for 1996-97 and Recent Performance

1. Highlights

The following points summarize some notable accomplishments of the Transportation Safety Board (TSB) Program during 1995-96 as well as some key areas of emphasis for the TSB during 1996-97.

- **Occurrence Classification Policy:** In late 1994-95 the Board revised its occurrence classification policy. The revised policy contains some significant changes. The primary criterion for whether the TSB will investigate is now based on whether such analysis will reduce risk to persons, property, or the environment. This and other changes more effectively concentrate the emphasis of TSB investigations and analysis on maximizing potential safety payoff (see page 20);

- **Significant Safety Issues List:** In its 1994 Annual Report to Parliament, which was tabled in the House of Commons in early 1995-96, for the first time the TSB published its list of significant safety issues. This list contains a number of broad safety issues for each mode which the Board believes pose the greatest risks to the public, and upon which it plans to focus its efforts during the upcoming year. A revised list for 1996-97 will be published in the TSB's 1995 Annual Report (see page 20);

- **TSB Reports - Timeliness:** The TSB continues to make efforts to improve the timeliness of its reports in all modes. The figures for 1995-96 show progress towards reaching the Board's one-year standard for reports, with almost 40 per cent of all TSB occurrence reports having been published within one year of the occurrence date. In addition, the average time that it takes to process a typical occurrence report, from the start of the investigation to the publication of the final report, has improved significantly in recent years to a steady state of less than 14 months (see page 25);

- **TSB Reports - Quality:** During 1995-96, the TSB continued to take measures to improve the accuracy, clarity, consistency and standardization of its reports. These measures included the development of requirement specifications for a new multi-modal standardized report tracking system which will be implemented in 1996-97 (see page 25);

- **Review of the CTAISB Act:** The government's response to the CTAISB Act Review Commission's 1994 report and recommendations was tabled in the House of Commons in June 1995. During 1995-96, TSB staff performed the necessary preparatory work, and the TSB's Chairperson has set in place a working group which will prepare the specific amendments to the CTAISB Act (see page 19);

- **TSB Strategic Plan:** In September 1995, the Board adopted its Strategic Plan to guide its activities during the period 1995-96 through 1997-98. The Plan contains a clear and concise articulation of the TSB's mission, values, objectives and strategic priorities for the next few years. It was designed as a high-level tool to guide the agency in setting objectives, goals and workplans in pursuit of its transportation safety mandate (see page 21);

- **Publication of Safety Studies:** During 1995, the Board issued two significant safety study reports. The first was a comprehensive study of evacuations of large passenger carrying aircraft involved in occurrences. The second safety study examined the operational relationships between senior ship crews and marine pilots. Each of the two studies resulted in the TSB issuing a number of safety recommendations (see page 26);

- **Public and Industry Awareness:** Significant progress continues to be made in developing and strengthening relationships with industry and the public. During 1995-96, senior TSB staff and Board Members met with numerous industry groups, interest groups, and members of the public, as part of a continuing program to increase awareness of the TSB. One key initiative in this area was the 1995 launching of the new multi-modal confidential occurrence reporting system, SECURITAS. In addition, in 1996-97 the TSB plans to implement its own Internet site (see page 22);

- **International Activities/Involvement:** In 1995-96, the TSB provided information, expertise and assistance to a number of countries, including Brazil, Kirgistan, Namibia, New Zealand, United Kingdom, and the U.S.A., in conducting occurrence investigations under the jurisdiction of those countries. The TSB also continued in its leadership role during 1995-96, as a founding member of the International Transportation Safety Association (ITSA). In addition, Board Members and senior TSB staff participated in a number of meetings, conferences, and seminars involving various international transportation organizations (see pages 31 and 32).

2. *Summary of Financial Requirements*

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast 1995-96	Change
Advancement of Transportation Safety	23,305	24,609	(1,304)
Human Resources* (FTE)	255	267	(12)

* See Figure 11, page 34, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The difference of $1,304,000 between the 1995-96 Forecast and the 1996-97 Estimates is attributable to the net effect of $1,766,000 in government program review measures combined with a $114,000 increase in employee benefit payments, and an increase of $348,000 for translation services transferred from the PWGSC translation bureau.

3. *Review of Financial Performance*

Figure 2: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	26,078	26,349	**(271)**
Human Resources* (FTE)	297	306	**(9)**

* See Figure 11, page 34, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The net under-expenditure of $271,000 was due to an operations expenditure decrease as the TSB continues to move towards its program review targets.

B. Background

1. Introduction

The Transportation Safety Board of Canada commenced operations as an independent Departmental Corporation on March 29, 1990. The TSB is concerned with the analysis of safety failures in the federally regulated elements of the marine, rail, commodity pipeline, and air transportation systems. Creation of an independent TSB eliminated a long-standing conflict-of-interest situation. The conflict arose when some government departments or agencies regulated or operated elements of the transportation system and also investigated accidents in the part of the industry that they regulated or operated. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings, and recommendations through the President of the Queen's Privy Council.

Under its legislation, the TSB's sole objective is to advance transportation safety. The primary purpose of the Board's investigations is accident prevention. The Board seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations and public inquiries into specific occurrences, the Board may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or commodity pipeline, and any situation or condition that, if left unattended, could, in the Board's judgment, induce an accident or incident. The jurisdiction of the TSB includes all Canadian and foreign transportation occurrences which take place in or over Canada, including Canada's internal waters, territorial sea, or waters above the continental shelf in the case of marine occurrences related to activities concerning the exploration or exploitation of the continental shelf. The Board may also represent Canadian interests outside of Canadian territory and participate in foreign investigations of transportation occurrences involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out Canada's obligations related to transportation safety as a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO). The TSB may also hold public inquiries into transportation occurrences when it deems it necessary, as part of the investigative process.

Although a primary task of the Board is to make recommendations to advance transportation safety, the Board does not have the authority to order their implementation. That authority rests with the departments responsible for the regulation of marine navigation, railways, commodity pipelines, and aviation. Under the law, a Minister who is notified of the findings and recommendations of the Board must advise the Board in writing within 90 days, indicating any actions taken or proposed to be taken. If no action will be taken or if the action to be taken differs from that which was recommended, the Minister must provide written reasons to the Board.

2. Mandate

The legislative authority under which the TSB operates is the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) Act. Regulations for carrying out the purposes and provisions of the Act came into force on July 20, 1992.

3. Program Objective

The CTAISB Act states that the object of the Board is to advance transportation safety by:

- conducting independent investigations and, if necessary, public inquiries into transportation occurrences in order to make findings as to their causes and contributing factors;
- reporting publicly on its investigations and public inquiries and on the findings in relation thereto;
- identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences;
- making recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies; and
- initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.

The Act makes clear that the TSB is neither judicial nor quasi-judicial by stating that, in making its findings, it is not the function of the Board to assign fault or determine civil or criminal liability.

4. Program Description

The functions of the TSB can best be described by examining its sub-activities.

Board: The Board is comprised of the Chairperson and other appointed Members. The Chairperson directs the Members and apportions their work. The Board reviews reports submitted by the Directors of Investigations, makes findings as to causes and contributing factors, identifies safety deficiencies, makes safety recommendations, and issues public reports on its findings. The Board is also responsible for establishing policies which govern the classes of occurrences to be investigated and the conduct of investigations.

Executive, Legal, Policy and Planning: As Chief Executive Officer of the TSB, the Chairperson has exclusive responsibility for all aspects of the internal management of the Board, including directing the staff and apportioning its work. The Chairperson generally exercises this executive authority through the Executive Director, who, in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for operations.

Legal services are provided by legal counsel staff and designated legal agents who provide advice and assistance as required.

Policy development advice is provided to the Executive Director by the TSB's Senior Management Committee, and strategic planning advice, analysis and assistance is provided by the corporate planning function.

Investigation Operations: On behalf of the Board, the investigative component of this multi-modal sub-activity conducts, through modal specialists, independent investigations into transportation occurrences involving the operation of ships, commodity pipelines, railway rolling stock, and aircraft, to identify safety deficiencies. It prepares staff investigation reports and drafts findings on those investigations and submits them to the Board for consideration for inclusion in the Board's reports. In addition, this sub-activity is concerned with improving the quality of investigations through the development and improvement of investigative standards and procedures, the performance of quality reviews and audits of investigations, and the development of criteria for the recruitment and training of investigators.

The engineering services component performs specialized laboratory testing and analysis of materials, components and systems on material recovered from transportation occurrence sites. It also conducts analysis and testing of components and material for other

government departments and agencies involved in transportation safety activities. This activity also involves participating in field investigations, extracting and analyzing information from voice and data recordings, developing technical findings, and identifying related safety deficiencies.

The medical services component of this sub-activity is responsible for ensuring the testing and analysis of human tissues and fluids taken from deceased crew and/or passengers involved in transportation occurrences. This activity also involves participating in field investigations, assessing survivability, identifying human performance anomalies, developing technical findings, and identifying related safety deficiencies.

The dangerous goods component of investigation operations is concerned with the investigation and analysis of those occurrences in all four modes which involve dangerous commodities.

Safety Analysis and Communications: This multi-modal sub-activity consists of a wide variety of functions and responsibilities that complement and assist the investigations sub-activity and fall within the three areas of accident prevention, informatics, and communications. Specific responsibilities and activities include the following: the analysis of safety deficiencies identified through investigations; the identification and analysis of safety deficiencies through safety studies, statistical analysis, and the operation of a confidential reporting program; human performance investigation standards and training, and support to investigations in this area; the drafting of safety recommendations for Board consideration; the issuing of safety advisories and safety information letters to the regulatory bodies; development and operation of the modal occurrence information systems and databases; functional responsibility for informatics systems; editorial standards for public reports, and production and dissemination of such reports; media relations; and the development and implementation of communications programs and strategies.

Corporate Services: The Corporate Services sub-activity involves the provision of all administrative support services in the areas of personnel, finance, and internal administration. It also includes a secretariat component which provides support to the Board for its meetings, together with the provision of services to all other sub-activities for the processing, controlling, and tracking of occurrence reports and other documents en route to the Board.

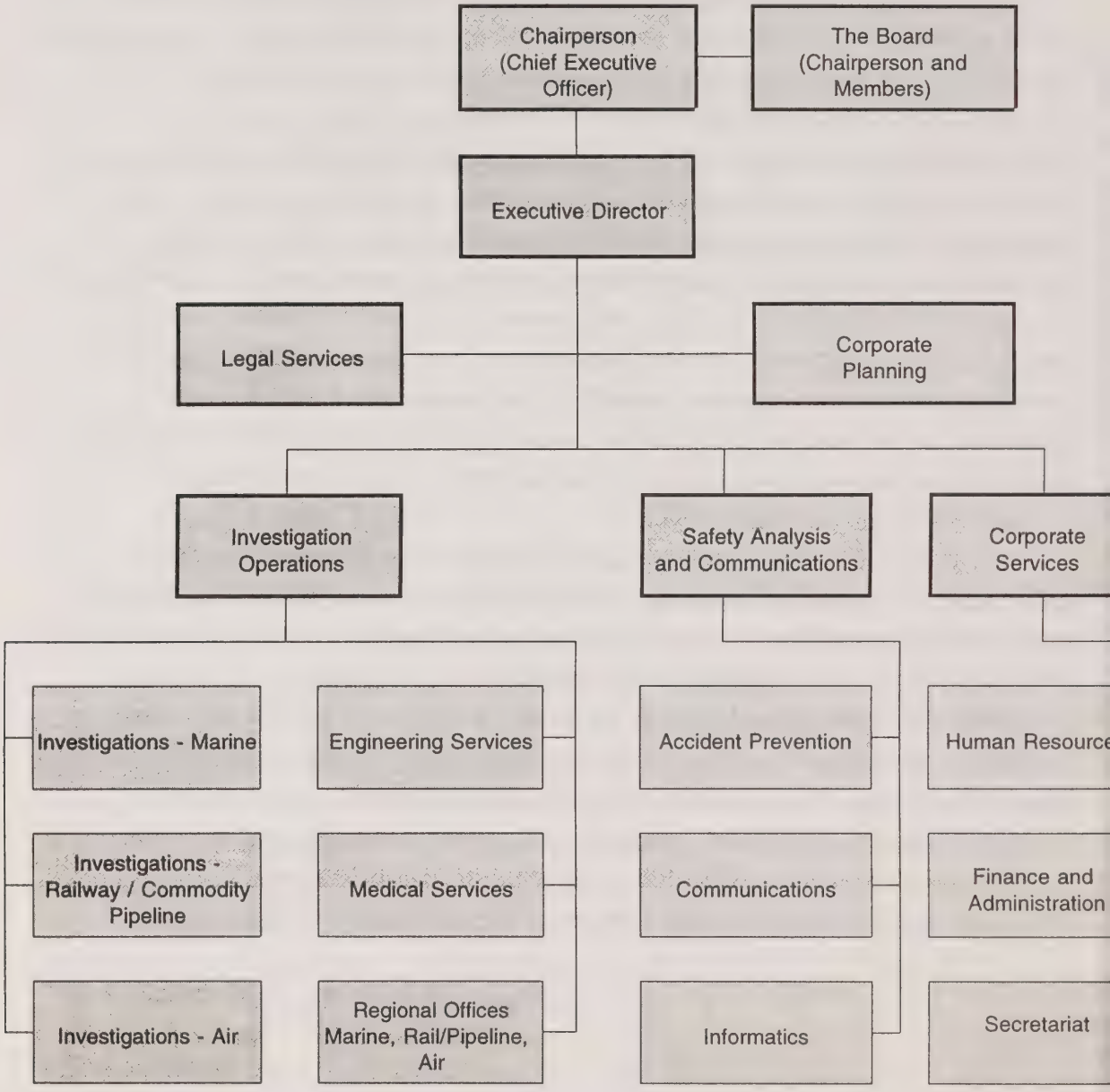
5. *Program Organization for Delivery*

Activity Structure: The TSB Program consists of one activity comprised of a number of distinct sub-activities, each of which relates to an operational function of the Board. Each sub-activity is the responsibility of a single manager, as depicted in Figure 3.

Organization Structure: The organization structure of the TSB is conventional in most respects, but some relationships are unique because of provisions in the Act. The Chairperson is Chief Executive Officer of the TSB and, as such, has exclusive statutory responsibility for managing personnel, financial, and property matters and for all other aspects of the internal management of the Board. He generally exercises this executive authority through the Executive Director, who, in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for the operations of the TSB. The Chairperson of the TSB is also Chairperson of the Board, which is comprised exclusively of the Chairperson and appointed Board members, and whose work is directed and apportioned by the Chairperson.

The Board Members conduct those activities expressly assigned to the Board as duties under the CTAISB Act. In addition, the Directors of Investigations (DOIs) -- Marine, Railway/Commodity Pipeline, and Air -- have the exclusive authority to direct the conduct of investigations and report to the Board with respect to their investigations. This is carried out in accordance with policies established by the Board pursuant to the CTAISB Act. The Board is required under the Act to consider the representations of persons with a direct interest in its investigative findings. These persons would typically include vehicle manufacturers, transportation companies, overhaul companies, and operating crews. This ensures accuracy and procedural fairness in the sense that the comments of directly interested persons have status equal to the comments of investigators when they are reviewed by the Board.

Figure 3: Organization by Sub-Activity/Function, 1996-97



The TSB head office is situated in the National Capital Region. Staff in the Board's regional offices report to their head office counterparts. The 9 offices are located in 9 cities dispersed across the country from St. John's, Newfoundland, to Vancouver, British Columbia. The Engineering Services laboratory is located at Macdonald-Cartier International Airport.

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Several significant external factors will affect the direction and nature of TSB activities in 1996-97 and subsequent years.

The Canadian Transportation System: The national civil transportation system, of which the TSB is a component, is a large and complex one with many variables at play.

The marine mode involves nearly 7,800 commercial ships on register in Canada, representing over 4 million gross tons of shipping capacity. Canada's waterborne trade ranks among the highest in the world. In 1994, about 280 million tons of cargo were transported by water for domestic and international markets. Marine passenger traffic in Canada averages over 53 million passengers annually. The fishing industry operates approximately 34,000 fishing vessels which caught over 960,000 metric tonnes of fish in 1994. More than 23,000 people are employed in the marine industry, including over 14,500 vessel crew members. In 1994, there were nearly 88,000 registered full and part-time fishermen.

The national railway system is comprised of 30 railways under federal jurisdiction, operating 49,000 miles of track . In 1994, this system performed 340 billion gross freight ton-miles of output, and produced more than 83 million train-miles of work and about 830 million passenger-miles of service. There are 52,000 public, private, and farm railway crossings, and thousands of pipeline/rail crossings. The railways operate over 3,400 locomotives and 122,000 freight and passenger rail cars, and employ over 58,000 people.

The national commodity pipeline system under federal jurisdiction comprises 54 oil and gas pipeline companies. These companies operate over 35,000 km of main-line transmission and gathering lines for oil and gas. Over 920 million barrels of Canadian produced crude oil and 4,800 billion cubic feet of Canadian natural gas are moved by pipeline in Canada annually.

The civil air transportation system processes over 60 million enplaned and deplaned passengers annually through Canadian airports. About 1,000 certified Canadian air carriers and an almost equal number of foreign carriers are authorized to operate in Canada. In addition, there are over 70,000 licensed aviation personnel, nearly 28,000 registered aircraft,

and 725 certified aerodromes. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ about 88,000 people. Close to 10,000 people are employed by Transport Canada's Aviation and Airports Groups in pursuit of their objective of attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system. During 1996-97, the majority of these people will be transferred to the new Nav Canada Corporation and to various private and community run airport authorities. In terms of aviation activity, Canada ranks second to the United States in numbers of registered aircraft and total hours flown.

Government Policy and Industry Environment: In recent years, a number of federal government policy proposals have been announced and various events have transpired which are expected to influence the transportation system and the continued advancement of transportation safety. These include the following: the creation of Nav Canada Corporation as a not-for-profit corporation responsible for providing air navigation services in Canada, the government's response to the recommendations made by the CTAISB Act Review Commission in 1994, the privatization of Canadian National Railways, the downsizing of CP Rail and the move of its headquarters to Calgary, the increase in shortline railways, the continued fish quotas in the fishery, the ongoing commercialization of many Transport Canada operations in all modes, the planned replacement of the National Transportation Act with the new Canada Transportation Act, and the highly competitive environment in the airline industry.

The recently signed "open skies" agreement with the U.S. is already having considerable impact on airline operations in North America. On the international front, the International Civil Aviation Organization (ICAO) has recently made amendments to the international standards for aircraft accident investigation, and the International Maritime Organization (IMO) is preparing to change its conventions on the safety of life at sea, both of which could have an impact on the TSB's future involvement in international investigations.

The influences of the foregoing on transportation safety cannot be isolated. Many of the factors are likely to exert both positive and negative forces on safety. For example, many argue that the increased competition associated with less economic regulation will cause firms to reduce safety margins. At the same time, one must recognize that the freedom to abandon money-losing routes may strengthen companies and increase their margin of safety. The TSB will carefully monitor and thoroughly analyze changes in safety that are evidenced by transportation occurrences.

Public Interest in Transportation Safety: Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the significant social and economic role that the public transportation system plays in this country. In recent years, the public has shown increased interest in transportation safety.

Marine safety receives considerable public and media attention because of occurrences both in Canada and abroad. Groundings of large oil tankers and the losses of several large bulk carriers in foreign waters have drawn public attention to marine safety and related environmental issues. This issue has received considerable attention since 1992 when the Government's Commission of Inquiry into Tanker Safety released its report with recommendations. This has brought the issue of tanker safety to the forefront in the media and in the marine community. Most recently in Canada, there has been significant interest in connection with occurrences involving ferry services, particularly in view of the 1994 sinking of the ESTONIA in the Baltic Sea, in which over 900 people perished. Attention has recently been focused on accidents involving fast moving catamaran passenger vessels.

In populated areas, there is considerable public concern and interest associated with railway safety because of derailments of trains carrying dangerous commodities and toxic substances. Another ongoing public concern is level crossing safety. In recent years, train derailments on mainline tracks have also received considerable media attention, as have the continued reductions in railway employees.

In the area of pipeline safety, there continues to be significant interest in stress corrosion cracking of natural gas pipelines. This attention became focused in 1992 when the TSB made recommendations based on three gas pipeline rupture investigations it had conducted. As a result, pipeline companies have implemented many measures to address the problems identified. Public media interest in pipeline safety was recently rekindled by the rupture and explosion of a natural gas pipeline near Rapid City, Manitoba. The National Energy Board's public inquiry into that incident will review a number of issues raised by some related recommendations made by the TSB in 1992.

In aviation, public and industry interest has recently focused on the possible impact of a series of statements made by the Minister of Transport regarding initiatives which his department is taking towards the "commercialization" of many operations and services in the aviation sector which have previously been operated by Transport Canada. These operations/services include the operation of airports as well as air traffic control and other air navigation services. Under commercialization, these activities are being turned over to entities

ranging from non-profit corporations to private sector business firms. In addition, there continues to be considerable industry interest in the possible proliferation of counterfeit/bogus sub-standard parts in the aviation parts and maintenance industries, and also in the issue of flight crew fatigue in air operations.

This ongoing media attention and public concern over transportation safety matters is expected to continue through the 1990s. Following a major accident in any of the modes, the interest and concern of the public and media are invariably intensified.

Impact of Technology on Transportation: Over the last 30 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant recent advances in computer and electronics technology and their application to the transportation industry, and the development of new materials.

The design of ships is constantly changing, and the marine industry is quick to adapt new technology for its on-board equipment and systems. The specialized demands for marine transportation services have led to the development of very specialized vessels, such as very large crude carriers, roll-on-roll-off vessels, mobile offshore drilling units, drill ships, liquefied natural gas and liquefied petroleum gas carriers, open-topped container ships, hovercraft, and wave-piercing catamaran passenger ships. New developments in navigation systems and communication equipment have been instrumental in reducing crew complements on all types of ships, while at the same time creating a need for specialized training of the remaining crew.

New technology in electronic systems and communications equipment has also affected the railway industry in Canada. In many cases, these innovations have resulted in reductions in the number of employees required. This has contributed to efficiency but it has also raised some concerns about safety. Two recent developments now being tested are the electronic detection of flat spots and shell defects on wheels to reduce rail breaks and wheel failures, and the acoustic detection of roller bearing defects. Work continues towards the development of higher speed rail-defect detection equipment which uses ultra-sound techniques and more sophisticated and faster computer analysis of detection testing results. Another technological change which will affect railway safety is the ongoing program of the railways to phase out the use of straight-plate wheels, a measure designed to reduce derailments due to wheel failure.

In the pipeline industry, the application of enhanced software packages, together with new technology in electronic systems and telecommunications equipment, has increased the efficiency and effectiveness of the pipeline companies, allowing them to respond more expeditiously to operational safety concerns. One development allows the operator to be advised by the computer monitoring system if activities in the preceding five minutes were abnormal, thus indicating the potential for a leak or rupture. Another technological change which will affect pipeline safety is the new program of internal inspections of existing pipelines using advanced electronic devices to identify areas where deficiencies exist in the pipe wall. In addition, the industry has recently stepped up its research efforts into the causes of environmental pipe wall cracking.

In aviation, many of the new generation of aircraft, both large and small, are extremely sophisticated. The latest technology includes the use of so-called "fly-by-wire" and "glass cockpits," both of which involve highly sophisticated features. The most recent developments in plastics and composite materials are being used in the manufacture of aircraft components. New technologies are also being introduced into other segments of the aviation system, including air traffic control, communications, and navigational systems and facilities.

Although many of the new technological developments enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized.

Review of the CTAISB Act: When the TSB was created in 1990, the enabling legislation stipulated that the Governor in Council appoint persons to conduct a comprehensive review of the operation of the Act and assess its effect on transportation safety. That review was conducted during 1993 and the final report of the Review Commission was tabled in the House of Commons in February 1994. The report contained 66 recommendations to be actioned either by the TSB Chairperson, the TSB Board, or the Minister/Government and/or Parliament.

In June 1995, the Government announced its response to the Review Commission's report. It concluded that no urgent problems had been identified which would prevent the TSB from carrying out its mandate and objectives. Nevertheless, it will proceed with drafting some of the recommended amendments to the CTAISB Act in parallel with its program to amend other transportation related legislation. The CTAISB Act amendment package will be developed during 1996-97 by a working group under the direction of the Chairperson of the TSB.

2. *Initiatives*

In late 1995-96, the TSB published its revised Occurrence Classification Policy.

Occurrence Classification Policy: This significant revision of the TSB's fundamental operating policy was based on lessons learned from the Board's investigative experience over its first five years of operation, coupled with the practical necessity of becoming more effective and efficient in advancing safety. The new policy will focus TSB efforts on occurrences in the federally regulated commercial transportation sector.

Under the revised scheme, each transportation occurrence will be assigned to one of five classes which are broadly defined in the policy. The primary criterion for the new occurrence classification policy is whether the analysis of the occurrence(s) is likely to lead to a reduction of risk to persons, property, or the environment. Other criteria include commitments under international agreements or with the provinces, and the degree of public expectation/concern for Canadian products, services, or citizens abroad.

Full implementation of this policy will have considerable impact on traditional TSB activities and operations. It will result in fewer investigations of single occurrences and will shift part of the focus to the identification of safety deficiencies through analyses of multiple occurrences. It is believed that this new approach to the investigative activity will result in even greater safety dividends than in the past.

In late 1994-95, the TSB published its first annual list of what it considers to be significant transportation safety issues.

Significant Safety Issues List: It is a list of broad safety issues that the TSB believes, may put the Canadian transportation system at some risk. The list was designed to help focus the TSB's attention on those transportation issues considered to pose the greatest risk to Canadians. The list will supplement the TSB Occurrence Classification Policy in identifying those occurrences warranting further investigation or study by the Board. For each issue identified, a subjective assessment of risk has been made in terms of the issue's degree of impact on transportation safety in Canada.

The significant issues list is being widely publicized throughout the transportation community and to the general public, who are invited to make submissions on these or other safety issues believed to warrant Board attention. The first list was published in the TSB's 1994 Annual Report, and the 1996-97 list will be available in the Board's 1995 Annual Report. Through such dialogue, the Board intends to increase its understanding of these issues while making them relevant to Canadians.

3. *Update on Previously Reported Initiatives*

In late 1994-95, the TSB initiated a major review of its overall program, activities and operations:

Review of TSB Program and Operations: This review was carried out during the latter part of 1994-95 and in early 1995-96. It involved a comprehensive examination of all TSB activities and operations. The reasons for the review were threefold: to respond to some of the findings of the CTAISB Act Review Commission; to formulate the TSB's approach to the overall government program review exercise; and to perform an internal strategic program/operations evaluation after almost five years of operation as a newly created agency.

The review resulted in the development and implementation of a three-year action plan designed to reduce expenditures and increase effectiveness and efficiency over the fiscal years 1995-96 to 1997-98. The main elements of the plan involve reducing spending by about $5 million over the three years, shifting resources to the analysis of only those occurrences seen as most likely to advance transportation safety, increasing efficiency through the simplification and streamlining of processes and procedures, and improving the match of skills with the operational requirements of the agency.

This significant transformation of the way in which the TSB operates is recognized as a major change and therefore it is being phased in as carefully as possible to minimize any negative impact. To facilitate this process, the TSB has also developed and implemented a strategic plan to guide staff during the period of transition. The plan clearly and concisely articulates the TSB's mission, values, objectives, and strategic priorities. This strategic plan will guide staff in developing their operational workplans over the next three fiscal years.

The TSB continues to streamline its regional operations, an initiative which was first highlighted in 1994-95.

Review/Rationalization of Regional Operations: When the TSB was formed in 1990, it inherited a total of 17 regional/district offices from its three predecessor organizations. In its first five years of operation, the Board reduced that number to 11 offices across the country. As a result of the program review exercise, the number of offices will be further reduced to 9 in 1996-97, with plans for a further consolidation to 8 locations in 1997-98.

The TSB continues to develop and enhance its communications program that was initiated in fiscal year 1990-91.

Communications Strategy: This program was originally designed to establish the Board's identity with both the Canadian transportation industry and the public when the TSB was new. The program involves primarily the Chairman, Board members, and senior managers explaining the agency's philosophy and way of doing business to industry and public interest groups. It also includes the development and dissemination of materials such as audio-visuals, brochures, corporate exhibits and other promotional items explaining the TSB's mandate and activities.

In 1995-96, the Board published the 27th issue of "Safety Reflexions", its safety publication for the marine, air, rail and pipeline modes. Not only does the TSB use this document to share safety lessons learned from individual investigations, but the publication is also employed as a vehicle to communicate other safety related information, such as the Board's new classification policy and its significant safety issues lists.

A major focus in communication efforts in 1995-96 was the development and implementation of a communications plan and strategy for the TSB's new multi-modal confidential reporting program, SECURITAS. Replacing the aviation confidential reporting program, SECURITAS facilitates voluntary reporting by industry and the general public of perceived safety concerns in the marine, rail, and air modes. The communications program for SECURITAS focuses on industry organizations and includes brochures, advertisements, industry visits, and presentations.

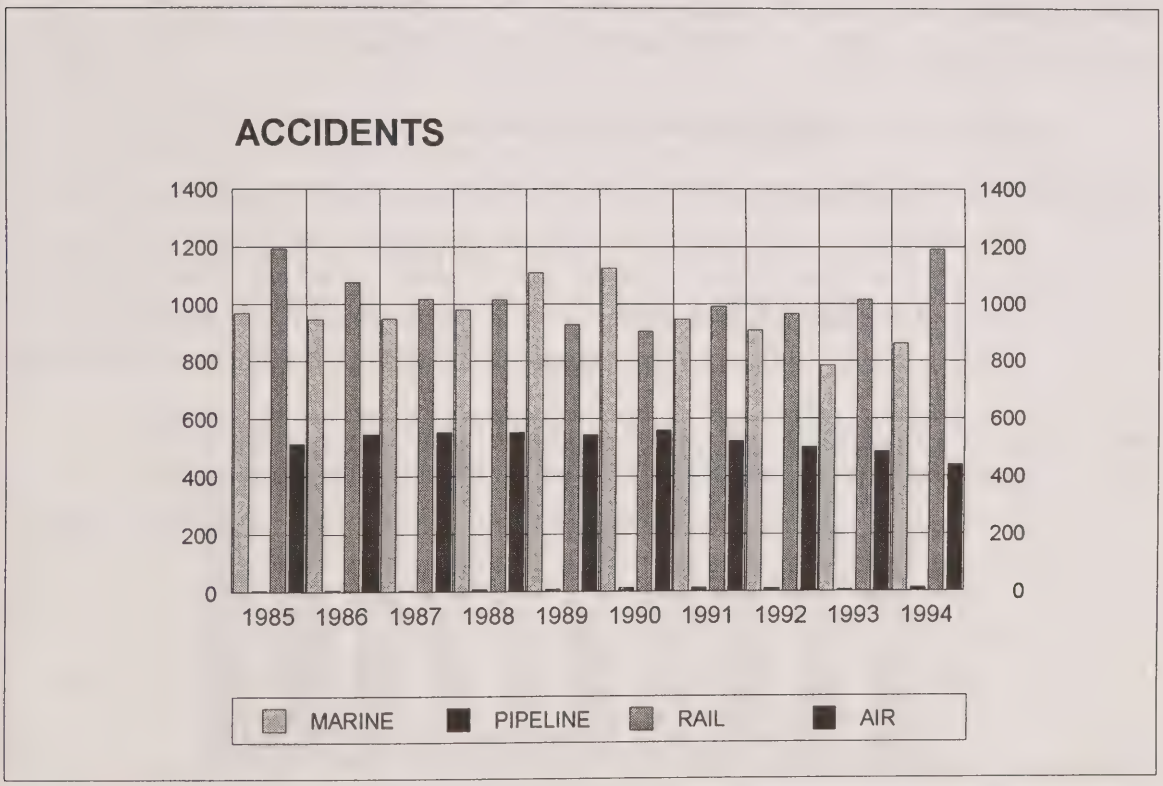
A key initiative planned for 1996-97 is the establishment of an Internet site for the TSB. Such a site will have several advantages from a communications perspective, including, improved accessibility and visibility for the TSB and its safety publications, increased awareness of TSB safety programs, and improved service to users through direct electronic access and downloading of safety publications. The Internet approach is also expected to result in reduced costs and improved request turnaround time.

The TSB plans to continue to be active in pursuing a dialogue with the public and the transportation industry in all modes. With this goal in mind, the TSB will further enhance and refine its communication program and strategies in 1996-97.

D. Program Effectiveness

The TSB is the only body in Canada whose sole object is the advancement of transportation safety, although other organizations in government and industry have the improvement of safety as part of their objective. The total resources of the TSB, however, are probably less than one per cent of all those applied to the advancement of transportation safety in Canada. Consequently, it is not possible to quantify the effects of the TSB's contribution to the advancement of transportation safety. Nevertheless, Figure 4 depicts the total number of transportation accidents by mode, not including incidents, reported in Canada over the most recent ten-year period.

Figure 4: Transportation Accidents in Canada (reported) - 1985 to 1994

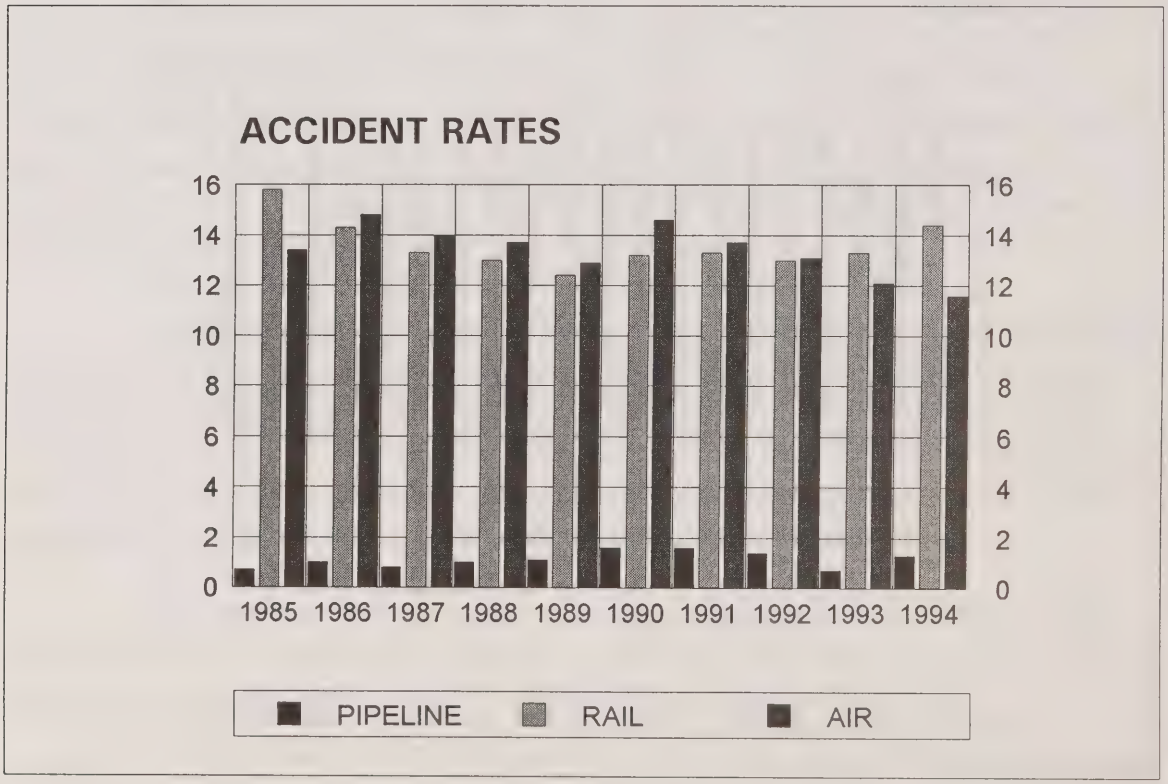


It is clear that the public of Canada demands an independent organization to analyze the failures in transportation safety. It is also plain that recommendations of the Board will tend to eliminate safety problems when implemented. In the long-term, the agency's reputation for competence, openness and fairness will probably be the best indicator of its effectiveness. Even this indicator is not always reliable. Although it is not the function of the Board to find fault or determine liability, these may be inferred from the Board's

findings concerning the causes and contributing factors of an occurrence. Those inferences may lead some to try to discredit the TSB's work as part of their efforts to influence the effects of the Board's findings on the often large civil litigation claims associated with transportation occurrences. The Board's findings may also have an impact on the commercial operations of transportation companies.

The ideal measurement of the TSB's effectiveness would be the number of accidents prevented as a result of its Program. It is, of course, not possible to quantify events which did not occur. The best internationally recognized measure of change in safety is the rate of occurrences. For rail, the rate is measured in accidents per million train-miles. For aviation, the rate is shown in terms of accidents per 100,000 flying-hours. The occurrence rate for commodity pipelines is measured in terms of accidents per Exajoule. For marine, due to the diverse nature of shipping, the activity levels are not completely recorded and the best that can be determined for the overall industry is the number of accidents reported. The transportation accident rate trends in Canada are depicted in Figure 5.

Figure 5: Transportation Accident Rates in Canada - 1985 to 1994



Numbers of accidents and accident rates can be measured, but what they say about safety is another matter. Changes in the effectiveness of reporting can significantly alter the

number of occurrences. For example, it is believed that better marine reporting is the main cause of the increase in marine accidents reported in 1989 and 1990. Also, it is believed that the marked decrease beginning in 1991 is due to a significant decrease in fishing activity. New trends in terms of occurrences reported, especially in rail and marine, are expected over the next few years as the result of the implementation of the revised reporting criteria under the TSB Regulations which came into effect in 1992.

Changes in the aviation accident rate may stem from judgemental factors such as the determination of the degree to which the safe operation of vehicles are affected. The number of accidents does not reflect differences in the severity of accidents. Nevertheless, one must use extreme caution in trying to measure changes in safety based on anything less than major changes in the rates or numbers of occurrences.

Many factors outside of TSB control can influence transportation safety in Canada, such as transportation activity levels in each mode, economic and public policy, technology, public opinion, and natural phenomena (e.g. weather). Another factor is the effectiveness with which regulatory agencies such as Transport Canada (air, marine, rail) and the National Energy Board (pipelines) perform their roles. The quality of the safety actions, such as recommendations and advisories, issued by the Board are also significant factors. The safety consciousness of, and safety initiatives taken by, other members of the transportation community, such as industry, unions, and equipment manufacturers, have a major impact on transportation safety. With all of these factors at work, it is impossible to determine the specific influence of the TSB Program on transportation safety in Canada.

Two other important factors which are directly linked to TSB program effectiveness are the quality and timeliness of Board reports on its findings and recommendations. The TSB realizes that these two factors alone have significant influence on the extent and speed with which its safety message is disseminated throughout the transportation community. Since 1991, the Board has asked staff to develop standards, systems and procedures designed to improve the timeliness and quality of occurrence reports. It was this concern which culminated in the June 1992 adoption of the Board's one-year reporting standard. This standard sets a target of one year in elapsed time between the date of an occurrence and the public release of the final report on that occurrence. In addition, the criteria have been revised for the recruiting and training of investigators who will be able to produce quality reports.

The TSB continues to make efforts to improve the timeliness of its reports in all modes. Throughout most of 1994-95, a specially constituted multi-modal working group met on a regular basis in order to identify problems and to find and implement solutions to streamline and speed up the processing of occurrence reports. The work of this group was beneficial in helping to improve both the timeliness and quality of reports. The working group also identified the need for a standardized multi-modal milestone tracking system,

which is currently under development. When implemented, the system will facilitate the management of the investigation and report production processes.

The figures for 1995-96 show steady progress towards reaching the Board's one-year standard for reports, with almost 40 per cent of all TSB occurrence reports having been published within the one-year time-frame. In addition, the average time that it takes to process a typical occurrence report, from the start of the investigation to the publication of the final report, has improved significantly in recent years to less than 14 months. During 1995-96, the TSB continued to take measures to improve the overall quality of its reports in terms of accuracy, clarity, consistency and standardization.

In addition to its investigations into single transportation occurrences, the Board sometimes conducts safety studies into broader transportation issues which involve more than one occurrence. During 1995, the results of two of these safety studies were published.

In February 1995, the Board issued a comprehensive report on a safety study it had conducted into evacuations of large passenger-carrying aircraft. The study focused on the Canadian experience with the evacuation of passengers from large aircraft and identified safety deficiencies associated with communications during evacuations, exit operation, passenger preparedness for evacuations, and the presence of fire, smoke, and toxic fumes. It analyzed the results of investigations into 21 occurrences between 1978 and 1991 which involved 2,444 persons and resulted in 91 fatalities and 78 serious injuries. The study resulted in six safety recommendations covering public address systems and crew communications.

The Board published its safety study of the operational relationships between ship masters/watchkeepers and marine pilots in October 1995. That study examined 273 occurrences where vessels were under the conduct of a pilot in Canadian waters, and in which misunderstandings, inattention and/or lack of communications were involved. The study findings identified numerous concerns related to breakdowns in communications between senior ship officers and marine pilots. In addition, the study made a total of seven safety recommendations in the areas of hand-over briefings, language, monitoring of vessel movements, and teamwork.

One other possible measure of TSB Program effectiveness is the degree to which the recommended safety actions are acted upon by those to whom they are addressed. In the majority of cases, TSB findings and recommendations are addressed to the Minister of Transport, the regulator of the air, marine and rail modes. The Board monitors the actions taken by the Minister and may comment on those actions in its reports on investigations or in its annual reports to Parliament.

Figure 6 summarizes the Board's assessment of the responses it received to its recommendations in 1994. It should be noted that this assessment is often not directly related to the overall recommendation response, but to the degree to which the safety deficiencies underlying the recommendation have been addressed.

Figure 6: TSB Assessment of Responses to Recommendations - 1994

Recommendation By Mode	Fully Satisfactory	Satisfactory Intent	Satisfactory In Part	Unsatisfactory
Marine	13	17	4	2
Pipeline	2	6	-	-
Rail	6	1	1	3
Air	6	14	5	4
	27	38	10	9

As can be seen from Figure 6, the Board assessed ministerial responses to 75 out of a total of 84 recommendations to be within the satisfactory range. This rate indicates that the TSB's recommendations are, for the most part, being taken seriously and acted upon in a forthright manner by those responsible for implementing them.

The Board will continue to monitor the responses to its recommendations in this way and report on the results in its Annual Report and Part III. After three or four years of this type of reporting, it will become possible to begin making meaningful year-to-year comparisons.

E. Program Performance Information

As its available resource base decreases in line with overall government restraint measures, the TSB searches for new ways to get more for less without jeopardizing its ability to analyze the failures in the transportation system. Consequently, the TSB must continually examine, evaluate and adjust its priority setting and resource allocation criteria and mechanisms.

Figure 7 provides a summary of how operating resources are utilized, broken down by sub-activity.

Figure 7: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Forecast 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Board	**648**	5	602	5	746	8
Executive, Legal, Policy and Planning	**805**	5	654	6	874	9
Investigation Operations	**14,098**	160	14,651	165	15,545	178
Safety Analysis and Communications	**4,917**	50	5,547	52	5,799	58
Corporate Services	**2,837**	35	3,155	39	3,114	44
Total Resource Requirements	**23,305**	255	24,609	267	26,078	297

Personnel costs account for 80% of total activity expenditures. Other significant areas of expenditure are as follows: 5% for transportation and communications, and 8% for professional and special services.

General workload indicators are the numbers of reported accidents, incidents, and hazardous situations/conditions, which are defined collectively as transportation occurrences (see definition page 9). Under the TSB Regulations, all significant transportation accidents and incidents must be reported to the Board. In addition, the TSB also receives voluntary reports through the regular reporting process and through its multi-modal confidential safety reporting program, SECURITAS.

It is the policy of the Board to investigate accidents and incidents where there is the potential for accident prevention, and where the investigation is likely to result in meaningful safety information or action. Under the TSB's Occurrence Classification Policy, all occurrences reported to the TSB are immediately recorded, after which the expected potential for safety action and the required level of operational response are determined.

Where it is determined that an occurrence has a high potential for safety action that will reduce risk to persons, property, or the environment, or if there is a high degree of public interest, an investigation is conducted and a report is produced. These Board reports include the Board's findings and a description of safety deficiencies identified, as well as Board recommendations and other safety actions. In cases where, after a preliminary assessment of the facts, the potential for safety action is deemed to be low, sufficient data is collected and included on the occurrence data base for further reference and/or study.

Figure 8: General Workload Indicators

Reported to the Board	Projected 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Marine					
Accidents	815	796	790	835	838
Incidents	370	331	263	237	223
Confidential Reports	75	20	-	-	-
	1,260	1,147	1,053	1,072	1,061
Pipeline					
Accidents	18	16	13	11	9
Incidents	51	50	39	52	34
	69	66	52	63	43
Rail					
Accidents	1,170	1,210	1,183	1,051	986
Incidents	710	710	682	586	695
Confidential Reports	75	20	-	-	-
	1,955	1,940	1,865	1,637	1,681
Air					
Accidents	467	459	462	487	505
Incidents	1,095	1,128	1,192	1,168	1,226
Confidential Reports	125	125	231	244	207
	1,687	1,712	1,885	1,989	1,938
Total	4,971	4,865	4,855	4,761	4,723

Although these workload indicators are not within the Board's control, they are not particularly difficult to predict. Figure 8 presents a summary of a number of elements that influence workload. Some of the numbers shown here are considerably different (especially

for marine) from numbers reported in Part III for the previous four fiscal years. This is due to a realignment of the historical numbers in line with reporting requirements under the Board's revised reporting Regulations which came into force during 1992.

While the workload indicators shown in Figure 8 are of interest, simply forecasting the total number of transportation occurrences has limited value for determining the expected workload. It is evident that there would be a wide variance in human and financial resources expended in the complex investigation of a crash of a jetliner involving numerous fatalities, when compared with the relatively straightforward investigation of a crash of a single-engine private aircraft involving minor injuries. Even in the case of two accidents or incidents that appear to be similar circumstantially, there may be a significant variance in resources expended because of the evolving complexity of factors that emerge as the investigation progresses. Also, as transportation technology continues to develop at its current rapid pace, the job of investigation will become increasingly specialized, complex and resource-intensive.

The kinds of workload indicators that are available cannot be taken as more than very rough determinants of resource requirements. For example, economies-of-scale and productivity improvement measures are factors that can affect both effectiveness and efficiency. The Board's policy of concentrating on assessing occurrences initially on the basis of potential for producing safety action has reduced the actual number of investigations performed, while, at the same time, it has increased the overall effectiveness of the agency. When the Board was being formed, there was explicit recognition that it would conduct fewer investigations than the agencies that preceded it. In effect, under its new classification of occurrences policy, the Board will produce more for safety, with fewer resources. At the same time, it will produce less for those who use its work for other than safety purposes.

A reduction in the number of accidents may, on the surface, indicate a reduced requirement for investigators. However, among those accidents which do occur, a number will be major occurrences, each requiring an intensive and comprehensive investigative effort. Also, investigations are becoming increasingly resource-intensive as investigative methods and techniques are updated and improved to respond to the complex technology of modern equipment. Furthermore, there is a need to maintain a "state-of-readiness" to respond quickly to the infrequent, but inevitable, major accidents. In many accidents, some of the evidence is transient and perishable. Consequently, a specialized and well-trained team of experts must be readily available for rapid response.

In addition to workload indicators which are a measure of demand on the Program, there are also a number of output indicators which can be measured and compared on a year-to-year basis as shown in Figure 9. The significant decrease in the number of reports, starting in 1993-94, is mostly due to the gradual implementation over the last few years of the Board's Occurrence Classification Policy. This shift to fewer investigations with more safety payoff

potential is becoming evident in the figures, as numbers of reports produced are decreasing, while total safety actions (i.e. recommendations, advisories, information letters) tend to be about the same.

Figure 9: Comparative Output Indicators

Output Indicators	Projected 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Reports	223	345	265	466	677
Safety Recommendations	50	45	83	60	44
Safety Advisories	50	45	48	52	68
Safety Information Letters	70	70	81	93	115
Safety Studies	3	3	3	1	1

The indicators which appear in Figure 9 are discrete Program outputs. It should be recognized that there are many other outputs produced by the TSB which are not listed, but which nevertheless contribute to the Board's objective. For example, in support of occurrence investigations, the TSB conducts engineering projects, technology evaluations, material analyses, and many different types of medical analyses. In addition, the TSB processes many requests for statistical information made by the public, the media, and the transportation community. The communications unit issues press releases and responds to numerous information requests in its efforts to keep the public informed.

As a recognized world leader in the development and application of investigative techniques and technologies, the TSB is often asked to assist other nations by sharing its knowledge and expertise for transportation safety purposes. During 1995-96, the TSB provided information, expertise and assistance to such countries as Brazil, Kirgistan, Namibia, New Zealand, United Kingdom, and the U.S.A., in conducting occurrence investigations under the jurisdiction of those countries. In addition, the TSB was actively involved in a number of meetings of the International Maritime Organization (IMO) as that organzation works towards the development of an international standard for the investigation of marine accidents.

Also in the marine mode, the TSB is a principal participant in the activities of the Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) which was founded by the TSB in 1992. In May 1995, senior TSB officials attended the MAIIF annual meeting in Stockholm, Sweden. In the air mode, the TSB was a major participant in the International Civil Aviation Organization's (ICAO) development of its new accident investigation manual.

The recent proliferation of shortline railways due to the downsizinig of the CN and CP railways may have an impact on TSB activities and workload. Although the shortlines are under provincial jurisdiction, the provinces do not have the expertise to conduct investigations of shortline accidents. Consequently, the TSB has already been approached by a number of provinces seeking operational agreements, whereby the TSB would conduct shortline investigations on their behalf, on a cost-recovery basis.

The TSB continues in its leadership role of fostering global partnerships in transportation safety, in its capacity as a founding member of the International Transportation Safety Association (ITSA). During 1995-96, senior TSB officials were involved in meetings of that organization in Washington and Stockholm. Further working meetings are scheduled for the U.S.A. and the Netherlands in the winter and spring of 1996. The primary purpose of those gatherings is to further develop ITSA as a vehicle for international co-operation to facilitate the sharing of investigative knowledge, experience, information and expertise among independent multi-modal accident investigation agencies. During 1995-96, the ITSA founding nations -- Canada, Netherlands, Sweden, and the U.S.A -- were joined by new member countries: the Commonwealth of Independent States (CIS), Finland, and New Zealand.

Human performance issues remain at the forefront of TSB activities and concerns. These issues receive special emphasis since it is estimated that over 80% of all transportation occurrences involve human performance factors. During 1995-96, the position of Multi-Modal Passenger Safety Specialist was staffed, increasing the TSB's capability to investigate and analyze issues dealing with the safety of passengers in the marine, rail and air mode of transportation.

The TSB is now moving into the second phase of the training program it began in 1993 for all investigators and safety analysts with respect to the role of human factors in investigations. This phase is intended to enhance and reinforce aspects of the initial training, and is based on refinements to a previously developed practical, integrated human performance investigation and analysis model. In addition, initiatives are underway to develop specific training modules for the investigation and analysis of significant issues such as crew fatigue and company organizational design and management.

All of the foregoing activities must be taken into account when considering the overall performance of the TSB Program in its efforts to advance transportation safety.

Section II

SUPPLEMENTARY INFORMATION

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Transportation Safety Board of Canada financial requirements by object are presented in Figure 10.

Figure 10: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast 1995-96	Actual 1994-95
Personnel			
Salaries and wages	**15,926**	15,645	16,438
Contributions to employee benefits plans	**2,356**	2,242	2,270
Other personnel costs	**324**	231	250
	18,606	18,118	18,958
Goods and Services			
Transportation and communications	**1,148**	1,871	1,821
Information	**185**	462	585
Professional and special services	**1,855**	2,518	2,443
Rentals	**65**	58	92
Purchased repairs and upkeep	**350**	533	568
Utilities, materials and supplies	**369**	594	706
Other expenditures	**27**	164	2
	3,999	6,200	6,217
Total operating	**22,605**	24,318	25,175
Capital			
Minor capital*	**700**	291	903
Total expenditures	**23,305**	24,609	26,078

* Minor capital is the residual after the amount of controlled capital has been established. In accordance with the Operating Budget principles, these resources would be interchangeable with personnel and goods and services expenditures.

2. *Personnel Requirements*

Personnel requirements (including statutory contributions to employee benefits plans) constitute approximately 80 per cent of total 1996-97 Program expenditures. Figure 11 presents a profile of the Program's personnel requirements.

Figure 11: Details of Personnel Requirements

	Full-Time Equivalents				
	Estimates 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	1996-97 Current Salary Range	Average Salary Provision
Executive					
OIC Appointments	3	3	5	45,600 - 170,500	106,050
[1]Executive[2]	9	8	10	63,300 - 128,900	82,575
Scientific and Professional					
Economics and Statistics	4	4	7	20,600 - 87,241	61,092
Engineering	15	13	15	29,722 - 80,521	60,845
Law	1	2	2	29,870 - 128,900	91,100
Medicine	1	1	1	53,980 - 114,907	89,400
Psychology	4	3	3	31,302 - 72,897	59,560
Other	5	6	5		68,189
Administration and Foreign Service					
Administrative Services	17	20	21	17,994 - 75,002	41,181
Computer Systems	10	10	10	24,060 - 78,759	50,868
Financial Administration	2	1	3	15,981 - 71,883	55,116
Information Services	8	8	8	17,849 - 67,814	50,569
Personnel Administration	4	4	4	16,882 - 69,291	51,960
Program Administration	1	2	2	17,994 - 75,002	65,073
Other	1	0	2		
Technical					
Aircraft Operations	42	46	52	50,467 - 87,647	66,249
Electronics	2	2	2	21,358 - 68,973	47,906
General Technical	3	4	4	16,608 - 73,190	44,262
Social Science Support	7	8	10	16,608 - 75,927	43,156
Technical Inspection	71	70	67	16,608 - 75,831	54,958
Other	2	2	1		67,865
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	31	33	38	16,999 - 41,724	28,872
Secretarial, Steno, Typing	12	17	25	16,847 - 41,991	29,016
	255	267	297		

[1] This includes all those at the DM level and all GICs.

[2] This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.

* Full-Time equivalents (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The current salary range column shows the salary ranges by occupational groups as at October 1, 1995. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions, and merit pay.

3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 12 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total cost of the Program.

Figure 12: Total Estimated Cost of the Program for 1996-97

(thousands of dollars)	Main Estimates 1996-97	Add* Other costs	Estimated Total Program Cost	
			1996-97	1995-96
Transportation Safety Board of Canada	23,305	2,891	26,196	27,563

* Other costs of $2.89 million consist of the following: ($000)

- accommodation received without charge from Public Works and Government Services Canada 1,870
- cheque issue and other accounting services received without charge from Public Works and Government Services Canada 30
- employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat 943
- administration of Workers' Compensation received without charge from Human Resources Development Canada 48

B. Topical Index

Accident prevention 9, 12, 14, 29
  and Safety Board (CTAISB) Act 6, 7, 16, 27, 31
Accident rates 24, 25
Advance transportation safety 9, 10, 23, 32
Air traffic control 17
Airline industry 16
Airports 15
Annual Report to Parliament 27
Assessment of Responses to Recommendations 27
Audits of investigations 11
Authorities, spending 4
Authorities, use of 5
Aviation activity, personnel 16

Board Members 13, 22
Board reports
  one-year reporting standard 25
  quality and timeliness 25
Brazil 7, 31

Canadian aerospace industry 16
Canadian National Railways 16
Canadian Transportation Accident Investigation
  and Safety Board (CTAISB) Act 10, 13
Canada Transportation Act 16
Capital expenditures 33
Causes and contributing factors 9-11, 24
Chairperson 11, 13, 14, 22
Chief Executive Officer 11, 13
Chief Operating Officer 11, 13
Civil air transportation system 15, 16
CN and CP railways 32
Commercialization 17
Commission of Inquiry
  Tanker Safety 17
Commodity pipelines 9-11
Communications 12, 14
  program 12, 22
  strategy 12, 22
Confidential reporting program 12, 29
Confidential Reports 29
Contributing factors 24
Corporate planning 11
Corporate Services 14, 28
  functions, responsibilities 12
Counterfeit/bogus sub-standard parts 18
CP Rail 16
CTAISB Act Review Commission 7, 19, 21

Dangerous commodities, goods 12, 17
Derailments 17
Directors of Investigations 13

Economic regulation 16
Editorial standards 12
Engineering Services 11, 14
Environment, environmental 16, 17
Estonia 17
Evacuation of passengers from large aircraft 26
Exclusive authority 9, 13
Executive Director 11, 13, 14

Failures in transportation safety 23

Financial performance requirements 4, 8, 33
Findings 10-13, 24, 26
  annual report of 9
  causes, contributing factors of 9
  inferred fault, liability 24
  issuing public reports on 11
  role of Investigation Operations 11
Fishing industry 15, 25
Flight crew fatigue 18
Forecasts 8, 28, 31, 33-35
Foreign investigations, occurrences 9
Full-time equivalents (FTE) 2, 8, 34, 35

Global partnerships 32
Government policy 16
Governor in Council
  and review of CTAISB Act 19

Hazardous situations, conditions 28
Head Office 14
House of Commons 6, 19
Human performance 12, 32

Independent, independence 9-11, 23
Informatics 12
International Activities/Involvement 7
International Civil Aviation Organization (ICAO)
  9, 16, 31
International Maritime Organization (IMO) 9, 16, 31
International Transportation Safety Association
  (ITSA) 7, 32
Internet 7, 22
Investigation Operations 14, 28
  functions, responsibilities 11
Investigation standards 12
Investigations - Air 14
Investigations - Marine 14
Investigations - Railway/Commodity Pipeline 14
Investigators
  reduced requirement for 30
  technological developments useful to 19

Kirgistan 7, 31

Legal services 11
Level crossing safety 17
Liability 23
  civil, criminal 10

Macdonald-Cartier International Airport 14
Mandate
  of TSB, statutory 10, 22
Marine Accident Investigators International Forum
  31
Marine accidents, incidents 25
Marine industry 15, 18
Marine passenger traffic 15
Marine safety 17
Masters/watchkeepers and marine pilots 26
Media relations 12
Medical services 12, 14
Milestone tracking system 25
Minister 10, 26, 31

Minister of Transport 17, 26
Ministerial responses 27
Multi-modal 25
Multiple occurrences 20

Namibia 7, 31
National Capital Region 14, 16
National civil air transportation system 16
National civil transportation system 15
National Energy Board 25
National pipeline system 15
National railway system 15
Nav Canada 16
Netherlands 32
New Zealand 7, 31

Objectives 9, 10, 16, 23, 31
Occurrence Classification Policy 6, 20, 29-31
Occurrence reports
  procedures, standards, systems 25
Occurrences, classes of 11, 30
One-year reporting standard
  of Board reports 6, 25, 26
Operating Budget 2, 33
Operating resources 28
Operational relationships 26
Organization, program, structure 13
Output indicators 30

Parliament 19
Personnel requirements 34
Persons with a direct interest 13
Pipeline industry 19
Pipeline safety 17, 19
Policies
  established by the Board 13
Policy and Planning 11, 14
Policy development 11
President of the Queen's Privy Council 9
Priority setting 28
Program description 11
Program effectiveness 23
Program outputs 31
Program review 8, 21
Public and industry awareness 7
Public Inquiries 9, 10
  as part of investigative process 9
Public reports 11, 12

Quality, of board reports 6, 25

Rail defect detection equipment 18
Railway safety 17, 18
Rapid City, Manitoba 17
Recommendations 26, 27
Recruitment of investigators 11, 25
Regional offices 14, 21
Regulations 10, 28, 30
Regulatory agencies, bodies 12, 25
Report tracking system 7
Reportable incidents 28
Reporting criteria, revised 25
Reports 31
  for Board consideration 11
  issuing public 11
  occurrence 12
  quality 6
  receiving voluntary 28
Resource allocation 28
Review of the CTAISB Act 7, 19
Review of the TSB Program 21
Review/rationalization of regional operations 21

Safety actions 25, 26, 29, 31
Safety advisories 12, 31
Safety Analysis and Communications 14, 28
  functions, responsibilities 12
Safety consciousness 25
Safety deficiencies 10, 12
  analysis of 12
  identify, reduce 9, 11
Safety failures 9
Safety information letters 12, 31
Safety payoff 6, 30
Safety recommendations 31
  drafting of 12
  making of 11
Safety Reflexions 22
Safety studies 7, 9, 12, 31
Secretariat 12
SECURITAS 7, 22, 28, 29
Senior Management Committee 11
Ships, shipping 9, 11, 15, 18, 24
Shortline railways 16, 32
Significant Safety Issues List 6, 20
Situation or condition 9, 28
St. John's, Newfoundland 14
Standards, investigative 11
Statistics and informatics 14
Statutory name 2
Stockholm 32
Straight-plate wheels 18
Strategic plan 21
Stress corrosion cracking 17
Sweden 32

Tanker safety, Commission of Inquiry 17
Timeliness, of Board Reports 6, 25
Training
  of investigators 25
Transport Canada 17
  as a regulatory agency 25
  Aviation and Airports Group 16
Transportation community, industry 25, 31
Transportation safety 25
  advancement of 4, 10, 16, 23, 32
  as an objective of TSB 9
TSB Regulations 25
TSB Strategic Plan 7

United Kingdom 7, 31
United States, U.S.A. 7, 16, 31, 32

Vancouver, British Columbia 14
Voluntary reports 28

Washington 32
Workload indicators 28-30

Membres du Bureau 14, 24
Mesures de sécurité 28, 32, 34
Milieu des transports 28, 34
Ministre 10, 30
Ministre des Transports 19, 30

Namibie 7, 17
Nav Canada 17
Navires, navigation 9, 11, 16, 19, 27
Nom officiel 2
Norme d'un an des rapports du Bureau 6, 29
Normes d'enquêtes 12
Normes de rédaction des rapports 12
Nouvelle-Zélande 7

Objectifs 9, 10, 17, 34
Office national de l'énergie (ONE) 28
Opérations aériennes, personnel 17
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) 10, 17
Organisation maritime internationale (OMI) 7, 10, 35
Organisation, programme, structure 14
Organismes de réglementation 12, 28

Parlement 21
Pays-Bas 35
Performance humaine 12, 36
Personnes qui sont directement intéressées 14
Pièces contrefaites 19
Plan stratégique 7
Planification 22
Planification stratégique 11
Politique du BST en matière de classification des événements 19
Politique gouvernementale 17
Politiques et planification 15
Politiques établies par le Bureau 14
Pouvoir exclusif 9, 14
Présentation en temps opportun
  rapports du BST 28
Président 11, 14, 15, 24
Président du Conseil privé de la Reine 9
Président-directeur général 11, 14
Prévention des accidents 9, 12, 15, 32
Prévisions 8, 31, 34, 37-39
Priorités
  réajuster 31
Productivité du Programme 34
Productoducs 9-11
Programme de rapports confidentiels 12, 31

Qualité des rapports du Bureau 7, 28

Rapid City (Manitoba) 7, 19
Rapport annuel au Parlement 30
Rapports
  normes, systèmes et procédures 28
  sur les événements 13
Rapports confidentiels 32
Rapports de travail 7
Rapports du BST
  examen 12
  présentation en temps opportun 6, 28
  qualité 7, 28
  rapports présentés volontairement 31
Rapports publics 11, 12
Rapports volontaires 31
Recommandations sur la sécurité 34
  formulation 11
  rédaction de 12
  réponses 30
Reconnaissance du public et de l'industrie 7
Recrutement des enquêteurs 28
Réflexions sur la sécurité 24
Région de la Capitale nationale 15
Règlement 10, 31, 33
Règlement sur le BST 28
Réglementation économique 18
Relations avec les médias 12
Réseau ferroviaire national 16
Réseau national de productoduc 16
Responsabilités 26
  civiles, pénales 11
Ressources
  affectation 31
Ressources d'exploitation 31
Résultats financiers 8
  révision 14
Révision de la Loi sur le BCEATST 7, 17, 21
Révision du Programme du BST 23
Révision et rationalisation des opérations des bureaux régionaux 24
Roues à toile droite 20
Royaume-Uni 7, 35

Secrétariat 13
SECURITAS 7
Sécurité aux passages à niveau 18
Sécurité des pétroliers
  Commission d'enquête 18
Sécurité des productoducs 18, 20
Sécurité des transports 28
  comme objectif du BST 9
  promotion 9, 10, 17, 26
Sécurité ferroviaire 18, 20
Sécurité maritime 18
Sensibilisation, à la question de la sécurité 28
Services d'ingénierie 12, 15
  Laboratoire technique 15
Services intégrés 15, 31
  fonctions et responsabilités 13
Services juridiques 11
Services médicaux 12, 15
Situations dangereuses 31
St. John's (Terre-Neuve) 15
Statistiques et informatique 15
Stockholm 35
Suède 35
Système de transport de l'aviation civile 17
Systéme multimodal normalisé de suivi des étapes importantes des enquètes 27
Systéme multimodal normalisé de suivi des rapports 7
Système national de transport civil 16

Taux d'accident 27, 28
Transports Canada 19
  en tant qu'organisme de réglementation 28
  Groupe Aviation et
  Groupe Aéroports de 17

Vérification des enquêtes 12

B. Index par sujet

Accidents et incidents maritimes 28
Activités et participation au niveau international 7
  accidents 7
  enquêtes internationales 17
Administrateur en chef des opérations 11, 14
Administration centrale 15
Aéroport international Macdonald-Cartier 15
Aéroports 17
Affectation des ressources 31
Analyse de sécurité et communications 15, 31
  fonctions et responsabilités 12
Autorisations de dépenser 4
  utilisation 5
Avis de sécurité 12, 34

Besoins en personnel 38
Besoins financiers 4, 8, 37
Brésil 7, 17
Budget de fonctionnement 2, 37
Bureaux régionaux 15, 24

Canada 7
Catégories d'événements 11
Causes et facteurs contributifs 9-11, 27
Chambre des Communes 21
Chemins de fer 17, 24
Chemins de fer nationaux 17
Comité de la haute gestion 11
Commercialisation 17
Commission d'enquête
  sur la sécurité des pétroliers 18
Commission d'examen de la Loi sur le BCEATST
  7, 17, 23
Communications
  programme 12, 24
  stratégie 12, 24
Conclusions des enquêtes 14
Constatations
  blâme, responsabilité 26
  dégager les causes et facteurs contributifs 9
  formulées dans ses rapports publics 11
  rapport annuel 9
  rôle de la coordination des enquêtes 12
Constatations et recommandations 30
Contrôle de la circulation aérienne 19
Coordination des enquêtes 15, 31
  fonctions et responsabilités 11
CP Rail 17
Critères d'accident ou d'incident à signaler
  révision 28

Dépenses en capital 37
Déraillements 18
Description du Programme du BST 11
Directeur exécutif 11, 14, 15
Directeurs des enquêtes 14

Efficacité du Programme du BST 30
Enquêtes - Air 15
Enquêtes - Marine 15
Enquêtes - Rail et productoduc 15
Enquêtes à l'étranger sur des événements de transport 9
Enquêtes indépendantes 10
Enquêtes internationales 17
Enquêtes publiques 9, 10
  dans le cadre du processus d'enquête 10
Enquêteurs
  perfectionnements technologiques utiles 20
  réduction des besoins en 33
Entreprises conjointes 35
Environnement, environnemental 18
Équivalent à plein temps (EPT) 2, 8, 38
Estonia 18
États-Unis 7, 17, 35
Étranger
  accidents 9
Études de sécurité 7, 9, 12, 34
Évacuation des gros avions de passagers 29
Événements, catégories des 33
Examen de la Loi sur le BCEATST 17

Facteurs contributifs 9
Fatigue des équipages de vol 19
Fissuration par corrosion sous tension 18
Formation des enquêteurs 28
Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes 7, 35

Gouverneur en conseil
  révision de la Loi sur le BCEATST 21

Incidents à signaler 28
Indépendant(e)(s) 9, 11, 26
Indicateurs de la charge de travail 31-34
Indicateurs de productivité 34
Industrie aérospatiale canadienne 17
Industrie de la pêche 16, 28
Industrie des productoducs 20
Industrie des transports 19
Industrie du transport aérien 17
Industrie maritime 16, 19
Informatique 12
International Transportation Safety Association (ITSA) 7
Internet 7

Kirghizistan 7

Lettres d'information sur la sécurité 12, 34
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports(BCEATST) 10, 14
  Commission d'examen 21
Loi sur les transports au Canada 16

Manquements à la sécurité 9, 12
  analyse 12
  constatation 9-12
  réduction 9
Manquements à la sécurité des transports 26
Marchandises dangereuses 12, 18
Matériel de détection des défaillances des rails 20

Nota: La colonne «Provision actuelle pour le traitement» indique les échelles de traitement par groupe professionnel, en vigueur au 1er octobre 1995. La colonne «traitement moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite.

3. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme ne renferme que les dépenses devant être imputées aux crédits autorisés. Le tableau 12 renferme les détails d'autres postes budgétaires dont il faut tenir compte dans le calcul du coût estimatif du Programme.

Tableau 12 : Coût estimatif du Programme pour 1996-1997

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**	Autres coûts à ajouter*	Coût total estimatif du Programme	
			1996-1997	1995-1996
Bureau de la sécurité des transports du Canada	23 305	2 891	26 196	27 563

* Les autres coûts de 2,89 millions de dollars se répartissent comme suit : (en milliers de dollars)

- locaux fournis gratuitement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1 870
- service d'émission de chèques et autres services comptables assurés gratuitement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 30
- avantages sociaux des employés couvrant la part de l'employeur, primes et coûts d'assurance payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor — 943
- administration gratuite, par Développement des ressources humaines Canada, de l'indemnisation des accidentés du travail — 48

2. *Besoins en personnel*

Les besoins en personnel (y compris les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés) représentent approximativement 80 p. 100 des dépenses totales de fonctionnement. Le tableau 11 présente un résumé des besoins en personnel du Programme.

Tableau 11 : Détails des besoins en personnel

	ETP* Budget 1996-1997	ETP Prévu 1995-1996	ETP Réel 1994-1995	Échelle des traitements actuelle 1996-1997	Provision pour le traitement annuel moyen
Direction					
Nominations par décret[1]	3	3	5	45 600 - 170 500	106 050
Gestion[2]	9	8	10	63 300 - 128 900	82 575
Scientifique et professionnel					
Économie et statistique	4	4	7	20 600 - 87 241	61 092
Génie	15	13	15	29 722 - 80 521	60 845
Droit	1	2	2	29 870 - 128 900	91 100
Médecine	1	1	1	53 980 - 114 907	89 400
Psychologie	4	3	3	31 302 - 72 897	59 560
Autres	5	6	5		68 189
Administration et services extérieurs					
Services administratifs	17	20	21	17 994 - 75 002	41 181
Services d'informatique	10	10	10	24 060 - 78 759	50 868
Gestion des finances	2	1	3	15 981 - 71 883	55 116
Services d'information	8	8	8	17 849 - 67 814	50 569
Gestion du personnel	4	4	4	16 882 - 69 291	51 960
Gestion du Programme	1	2	2	17 994 - 75 002	65 073
Autres	1	0	2		
Technique					
Navigation aérienne	42	46	52	50 467 - 87 647	66 249
Électronique	2	2	2	21 358 - 68 973	47 906
Techniciens divers	3	4	4	16 608 - 73 190	44 262
Soutien des sciences sociales	7	8	10	16 608 - 75 927	43 156
Inspection technique	71	70	67	16 608 - 75 831	54 958
Autres	2	2	1		67 865
Soutien administratif					
Travail d'écriture et de réglementation	31	33	38	16 999 - 41 724	28 872
Secrétaires/Sténographes/ Dactylographes	12	17	25	16 847 - 41 991	29 016
	255	267	297		

* L'expression «équivalent temps plein» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ETP indique le nombre d'heures de travail fournies par l'employé chaque semaine, à l'aide du coefficient des heures de travail désignées par les heures de travail régulières. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

[1] Ceci inclut tous les postes au niveau de sous-ministre et ceux dotés par le gouverneur en conseil.

[2] Ceci inclut tous les postes des niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

Section II

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Les besoins financiers du Bureau de la sécurité des transports du Canada par article sont présentés au tableau 10.

Tableau 10 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Personnel			
Traitement et salaires	**15 926**	15 645	16 438
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**2 356**	2 242	2 270
Autres frais touchant le personnel	**324**	231	250
	18 606	18 118	18 958
Biens et services			
Transports et communications	**1 148**	1 871	1 821
Information	**185**	462	585
Services professionnels et spéciaux	**1 855**	2 518	2 443
Location	**65**	58	92
Achat de services de réparation et d'entretien	**350**	533	568
Services publics, fournitures et approvisionnements	**369**	594	706
Autres dépenses	**27**	164	2
Dépenses secondaires*	**700**	291	903
	4 699	6 491	7 120
Total des dépenses	**23 305**	24 609	26 078

* Les dépenses secondaires sont constituées de ce qui reste une fois que le montant des immobilisations contrôlées a été établi. Conformément aux principes du budget de fonctionnement, les ressources qui y sont affectées et celles qui sont affectées au personnel ainsi qu'aux biens et services sont interchangeables.

Le BST amorce maintenant la deuxième étape du programme de formation qu'il a entrepris en 1993 pour tous les enquêteurs et les analystes de la sécurité en ce qui concerne le rôle des facteurs humains dans les enquêtes. Cette étape vise à améliorer et à renforcer les aspects de la formation initiale, et se base sur les perfectionnements apportés à un modèle pratique et intégré d'examen et d'analyse de la performance humaine élaboré précédemment. En outre, des initiatives sont en cours afin de créer des modules de formation qui serviront spécifiquement à examiner et à analyser des questions importantes, notamment la fatigue des équipages ainsi que la conception et la gestion organisationnelles des entreprises.

Il faut tenir compte de tous ces facteurs dans l'évaluation des résultats du Programme du BST visant à promouvoir la sécurité des transports.

internationale (OMI), au moment où elle tente d'élaborer une norme internationale en matière d'enquête sur les accidents maritimes.

Par ailleurs, dans le transport maritime, le BST est le principal participant aux activités du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes qu'il a créé en 1992. En mai 1995, des membres de la direction du BST ont assisté à la réunion annuelle de ce Forum à Stockholm (Suède). Dans le transport aérien, le BST a été l'un des principaux organismes qui ont aidé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à élaborer son nouveau manuel d'enquête sur les accidents.

La récente prolifération des chemins de fer secondaires par suite de la réduction des effectifs du CN et du CP pourra avoir une incidence sur les activités et la charge de travail du BST. Les chemins de fer secondaires sont de compétence provinciale, mais les provinces ne possèdent pas l'expertise nécessaire pour mener des enquêtes sur les accidents mettant en cause cette catégorie de chemin de fer. Par conséquent, le BST a déjà été contacté par plusieurs provinces cherchant à obtenir des accords opérationnels, en vertu desquels le BST effectuerait des enquêtes sur les chemins de fer secondaires en leur nom, selon la formule de recouvrement des coûts.

Le BST a également continué à jouer son rôle de chef de file de la sécurité des transports en favorisant les «entreprises conjointes», à titre de membre fondateur de l'International Transportation Safety Association (ITSA). Des membres de la direction du BST ont, en 1995-1996, assisté à des réunions de cet organisme à Washington et à Stockholm. D'autres séances de travail sont prévues pour les États-Unis et les Pays-Bas à l'hiver et au printemps de 1996. Le but premier de ces rencontres est de continuer à mettre sur pied l'ITSA et de faire en sorte qu'elle devienne un outil de collaboration internationale et d'aide pour le partage et l'échange de connaissances, d'expérience, de renseignements de même que d'expertise en matière d'enquête pour les organismes multimodaux indépendants d'enquête sur les accidents. En 1995-1996, les membres fondateurs de l'ITSA, soit le Canada, les Pays-Bas, la Suède et les États-Unis, ont accueilli au sein de l'association les pays suivants : la Communauté des États indépendants (CEI), la Finlande et la Nouvelle-Zélande.

Les questions de performance humaine continuent d'être au coeur des activités et des préoccupations du BST. Une attention particulière leur est accordée étant donné que l'on estime que plus de 80 p. 100 des accidents de transport sont reliés à la performance humaine. En 1995-1996, le poste de spécialiste multimodal de la sécurité des passagers a été doté, ce qui augmente la capacité du BST d'examiner et d'analyser des questions se rapportant à la sécurité des passagers dans les secteurs du transport maritime, ferroviaire et aérien.

comparés sur une base annuelle, comme l'illustre le tableau 9. La diminution importante du nombre de rapports, qui a commencé en 1993-1994, est essentiellement due à la mise en oeuvre graduelle, au cours des dernières années, de la nouvelle Politique du BST en matière de classification des événements. Cette tendance vers une diminution du nombre des enquêtes pour s'en tenir à celles qui présentent de bonnes possibilités de porter fruit au chapitre de la sécurité devient évidente : alors que le nombre des rapports produits diminue, le nombre de mesures de sécurité (recommandations, avis, lettres d'information) s'est maintenu dans l'ensemble.

Tableau 9 : Indicateurs comparatifs de productivité

Indicateurs de productivité	Projeté 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Rapports	223	345	265	466	677
Recommandations de sécurité	50	45	83	60	44
Avis de sécurité	50	45	48	52	68
Lettres d'information	70	70	81	93	115
Études de sécurité	3	3	3	1	1

Les indicateurs énumérés au tableau 9 constituent des produits du Programme qui sont quantifiables. Il faut reconnaître qu'il y a beaucoup d'autres produits qui ne sont pas indiqués mais qui contribuent néanmoins aux objectifs du Bureau. Par exemple, dans le cadre des enquêtes sur les événements, le BST réalise des projets d'ingénierie et effectue des évaluations techniques, des analyses d'échantillons et de nombreux types d'analyses médicales. En outre, le BST traite les demandes de statistiques provenant du public, des médias et du milieu des transports. Le service des communications publie des communiqués de presse et répond aux nombreuses demandes de renseignements dans le but de tenir le public au courant.

Chef de file mondial dans le domaine de l'élaboration et de la mise en application des technologies et des techniques d'enquête, le BST est souvent appelé à venir en aide à d'autres pays et à partager ses connaissances de même que son expertise aux fins de la sécurité des transports. En 1995-1996, le BST a fourni renseignements, expertise et aide à des pays comme le Brésil, le Kirghizistan, la Namibie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis en menant des enquêtes sur des événements sous la juridiction de ces pays. En outre, le BST a participé activement à plusieurs réunions de l'Organisation maritime

indiqués ici (surtout ceux de la marine) diffèrent considérablement de ceux de la Partie III des quatre exercices financiers précédents, car il a fallu réajuster les chiffres antérieurs en fonction des exigences du Règlement révisé sur le BST en ce qui concerne les événements à signaler qui est entré en vigueur au cours de 1992.

Bien que les indicateurs de la charge de travail énumérés au tableau 8 présentent un certain intérêt, établir de simples prévisions sur le nombre total d'événements de transport ne suffit pas pour déterminer la charge de travail. De toute évidence, il y aurait un écart important entre les ressources humaines et financières consacrées à une enquête complexe sur l'écrasement d'un avion de ligne à réaction ayant entraîné de nombreuses pertes de vie, et les ressources affectées à une enquête relativement simple sur l'écrasement d'un monomoteur privé qui n'a fait que des blessés légers. Même dans le cas de deux accidents ou incidents survenus dans des circonstances apparemment identiques, les ressources consacrées aux enquêtes peuvent varier beaucoup en raison de la complexité croissante des facteurs déterminants qui émergent à mesure qu'avance l'enquête. Par ailleurs, la rapidité avec laquelle évolue actuellement la technologie des transports fait que les enquêtes deviendront de plus en plus spécialisées et complexes et exigeront toujours plus de ressources.

Les types d'indicateurs de la charge de travail qui sont disponibles ne sont guère plus que des déterminants approximatifs des besoins en ressources. Par exemple, les économies d'échelle et les mesures d'amélioration de la productivité sont des facteurs qui peuvent toucher à la fois l'efficacité et l'efficience. La décision du Bureau de se concentrer sur l'analyse des événements qui, au départ, présentent des possibilités de mener à des mesures de sécurité réduit le nombre d'enquêtes tout en augmentant l'efficacité de l'organisme. Au moment où le Bureau a été établi, il était explicitement admis qu'il mènerait moins d'enquêtes que les organismes qui l'avaient précédé. En fait, avec sa nouvelle politique en matière de classification des événements, le Bureau concentrera ses efforts sur l'amélioration de la sécurité, avec des ressources réduites, au détriment de ceux qui utilisent ses travaux à des fins autres que la sécurité.

De même, si une réduction du nombre d'accidents peut de prime abord indiquer une réduction des besoins en enquêteurs; il suffit cependant que certains de ces accidents soient graves pour nécessiter des enquêtes complexes et approfondies. Aussi, ces enquêtes exigent de plus en plus de ressources avec le perfectionnement des méthodes et techniques d'enquête que rend nécessaire la technologie complexe de l'équipement moderne. De plus, il faut maintenir une procédure d'intervention immédiate dans les cas rares, mais inévitables, d'accident particulièrement grave. Dans bon nombre d'accidents, les éléments de preuve sont extrêmement éphémères et périssables. Par conséquent, une équipe d'experts hautement spécialisés et bien formés doit se tenir prête à intervenir en tout temps.

En plus des indicateurs de la charge de travail qui sont une mesure des exigences du Programme, il existe plusieurs indicateurs de productivité qui peuvent être mesurés et

susceptible de produire des renseignements ou d'entraîner des mesures qui auront des répercussions sur la sécurité. En vertu de la Politique du BST en matière de classification des événements, tous les événements signalés au Bureau sont immédiatement consignés, après quoi ils font l'objet d'une évaluation initiale en vue de déterminer s'ils sont susceptibles de permettre de formuler des mesures de sécurité et le type d'intervention qui s'impose.

Si l'on détermine qu'un événement présente de bonnes possibilités de mener à des mesures de sécurité qui permettront de réduire les risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou si cet événement revêt un grand intérêt pour le public, on procède à une enquête et à la rédaction d'un rapport. Celui-ci comprend les constatations du Bureau et précise les manquements à la sécurité constatés, de même que les recommandations et les autres mesures de sécurité du Bureau. Dans le cas où, après évaluation préliminaire, on estime que les faits ne justifient pas la formulation de mesures de sécurité, des informations suffisamment détaillées sont réunies et consignées dans la base de données sur les événements pour fins de référence ou d'étude ultérieure.

Tableau 8 : Indicateurs généraux de la charge de travail

Signalés au Bureau	Projeté 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Marine					
Accidents	815	796	790	835	838
Incidents	370	331	263	237	223
Rapports confidentiels	75	20	-	-	-
	1 260	1 147	1 053	1 072	1 061
Productoduc					
Accidents	18	16	13	11	9
Incidents	51	50	39	52	34
	69	66	52	63	43
Rail					
Accidents	1 170	1 210	1 183	1 051	986
Incidents	710	710	682	586	695
Rapports confidentiels	75	20	-	-	-
	1 955	1 940	1 865	1 637	1 681
Aviation					
Accidents	467	459	462	487	505
Incidents	1 095	1 128	1 192	1 168	1 226
Rapports confidentiels	125	125	231	244	207
	1 687	1 712	1 885	1 989	1 938
Total	4 971	4 865	4 855	4 761	4 723

Ces indicateurs de la charge de travail ne dépendent pas du Bureau mais ne sont pas particulièrement difficiles à prédire. Le tableau 8 présente sommairement un certain nombre des éléments qui peuvent influer sur la charge de travail. Quelques-uns des chiffres

E. Données sur le rendement du Programme

Avec la réduction des ressources mises à sa disposition dans le cadre des restrictions imposées par le gouvernement, le BST cherche des moyens d'en faire plus avec moins sans pour autant nuire à sa capacité d'analyse des défaillances du système de transports. Il doit donc continuellement examiner, évaluer et rajuster ses priorités ainsi que ses critères et mécanismes d'affectation des ressources.

Le tableau 7 résume l'emploi des ressources d'exploitation ventilées par sous-activité.

Tableau 7 : Sommaire des ressources

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Prévu 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ETP**	$	ETP	$	ETP
Le Bureau	**648**	5	602	5	746	8
Haute gestion, services juridiques, politiques et planification	**805**	5	654	6	874	9
Coordination des enquêtes	**14 098**	160	14 651	165	15 545	178
Analyse de sécurité et communications	**4 917**	50	5 547	52	5 799	58
Services intégrés	**2 837**	35	3 155	39	3 114	44
Total des besoins en ressources	**23 305**	255	24 609	267	26 078	297

Les coûts reliés au personnel comptent pour 80 p. 100 du total des dépenses. D'autres domaines importants de dépenses sont les suivants : 5 p. 100 au chapitre du transport et des communications et 8 p. 100 au chapitre des services professionnels et spéciaux.

Les indicateurs généraux de la charge de travail correspondent au nombre d'accidents, d'incidents et de situations dangereuses qui ont été signalés et qui se définissent collectivement comme des événements de transport (voir définition page 9). En vertu du Règlement sur le BST, les accidents de transport et incidents importants doivent être signalés au Bureau. De plus, le BST reçoit des rapports présentés volontairement, soit dans le cadre du processus habituel de déclaration des événements, soit dans le cadre du Programme multimodal de rapports confidentiels sur la sécurité, SECURITAS.

Le Bureau a pour politique de faire enquête sur tous les accidents et incidents lorsqu'il juge que cela peut présenter un intérêt au chapitre de la prévention et lorsque l'enquête est

est chargé de la réglementation des modes aérien, maritime et ferroviaire. Le Bureau surveille les mesures que le ministre prend et peut faire des observations à ce sujet dans ses rapports d'enquête ou dans ses rapports annuels.

Le tableau 6 résume comment le Bureau a évalué les réponses reçues en 1994 à la suite de ses recommandations. Il importe de noter que cette évaluation n'est pas, dans bien des cas, reliée directement à la réponse globale aux recommandations, mais plutôt à la mesure dans laquelle on a traité les manquements à la sécurité à la base des recommandations.

Tableau 6 : Évaluation du BST des réponses aux recommandations - 1994

Recommandations par mode	Pleinement satisfaisante	Intention satisfaisante	Partiellement satisfaisante	Insatisfaisante
Marine	13	17	4	2
Productoduc	2	6	-	-
Rail	6	1	1	3
Aviation	6	14	5	4
Total	27	38	10	9

Comme on peut le constater au tableau 6, le Bureau a jugé que les ministres avaient donné suite de manière satisfaisante à 75 des 84 recommandations. Ce taux indique que, dans la majorité des cas, ceux qui sont responsables de mettre ces recommandations en oeuvre les prennent au sérieux et y donnent suite de manière directe.

Le Bureau continuera à surveiller les réponses à ses recommandations de cette manière et fera rapport de ses résultats dans son rapport annuel et la Partie III du Budget des dépenses. Une fois qu'un tel rapport aura été présenté pendant trois ou quatre ans, il sera alors possible d'établir des comparaisons valables.

d'appliquer des solutions visant à rationaliser de même qu'à accélérer le traitement des rapports d'enquête sur les événements. Le travail de ce groupe a permis d'améliorer la qualité des rapports et de réduire les délais de production. Le groupe de travail a aussi reconnu le besoin d'un système multimodal normalisé de suivi des étapes importantes des enquêtes sur les événements, système qu'on élabore actuellement. Lorsque ce système sera mis en oeuvre, il facilitera la gestion des processus d'enquête et de production de rapports.

Les données sur les rapports publiés en 1995-1996 indiquent un progrès constant en vue d'atteindre la norme du Bureau qui demande que les rapports soient publiés un an après que l'événement se soit produit. En effet, presque 40 p. 100 des rapports d'enquête du BST ont été publiés dans ce délai. En outre, le délai moyen pour préparer un rapport, soit du début de l'enquête jusqu'à la publication du rapport final, est maintenant de 14 mois, soit une importante réduction par rapport aux années antérieures. Le BST a continué, en 1995-1996, de prendre des mesures visant à améliorer la qualité de ses rapports en termes d'exactitude, de clarté, de rigueur et d'uniformité.

En plus d'enquêter sur des événements de transport en particulier, le Bureau mène parfois des études de sécurité sur des problèmes de transport plus généraux à la lumière des données sur un certain nombre d'événements. En 1995, les résultats de deux de ces études de sécurité ont été publiés.

Le Bureau a publié en février 1995 un rapport exhaustif sur son étude de sécurité concernant l'évacuation des gros avions de passagers. L'étude, qui portait essentiellement sur l'expérience canadienne dans le domaine de l'évacuation des passagers des gros avions, a permis de constater des manquements à la sécurité liés à la communication durant les évacuations, au déroulement du processus, à la préparation des passagers à évacuer l'aéronef et à la présence de feu, de fumée et d'émanations toxiques. Les résultats des enquêtes sur 21 événements survenus entre 1978 et 1991 qui ont mis en cause 2 444 personnes et ont fait 91 morts et 78 blessés graves ont été analysés. Il a découlé de l'étude six recommandations concernant le système de sonorisation et la communication parmi l'équipage.

Le Bureau a aussi publié son étude de sécurité sur les rapports de travail entre les capitaines, les officiers de quart et les pilotes de navire en octobre 1995. L'étude examinait 273 événements dans lesquels les navires étaient sous la conduite d'un pilote dans les eaux canadiennes et dans lesquels il s'est produit des malentendus, de l'inattention ou un manque de communication. Les conclusions ont fait ressortir de nombreuses préoccupations liées aux problèmes de communication entre les officiers de navire principaux et les pilotes. En outre, sept recommandations ont été faites concernant l'échange de renseignements lors de la relève, la langue, la surveillance des mouvements du navire et le travail d'équipe.

Un autre indice de l'efficacité du Programme du BST est la mesure dans laquelle ceux à qui s'adressent les mesures de sécurité recommandées y donnent suite. Les constatations et les recommandations du BST s'adressent, dans la plupart des cas, au ministre des Transports qui

enregistrée en 1989 et 1990 est attribuable principalement à un taux plus élevé de déclaration des événements dans ce mode. On estime également que l'importante baisse enregistrée en 1991 est due à une diminution importante des activités de pêche. On s'attend à voir prochainement de nouvelles tendances dans le nombre d'événements signalés, surtout dans les secteurs ferroviaire et maritime, par suite de la révision des critères d'accident ou d'incident à signaler, lesquels sont entrés en vigueur en vertu du Règlement sur le BST qui a pris effet en 1992.

Le changement dans le taux d'accident aéronautique peut être lié aux critères subjectifs qui servent à déterminer, par exemple, dans quelle mesure le fonctionnement en toute sécurité d'un véhicule est compromis. Le nombre d'accidents ne permet pas de mesurer les différences dans la gravité des accidents. Il faut donc être très prudent lorsqu'on essaie de mesurer les changements en matière de sécurité autres que les fluctuations importantes du taux ou du nombre d'événements.

Il existe de nombreux facteurs qui échappent au BST et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des transports au Canada, notamment le volume d'activité de chaque mode, les politiques économiques et publiques, la technologie, l'opinion publique et certains phénomènes naturels – les conditions atmosphériques, par exemple. L'efficacité avec laquelle les organismes de réglementation remplissent leur rôle, notamment Transports Canada (pour le transport aérien, maritime et ferroviaire) et l'Office national de l'énergie (pour les productoducs). La pertinence des mesures de sécurité, comme les recommandations et les avis de sécurité, dont leur fait part le Bureau sont aussi des variables importantes. La sensibilisation d'autres intervenants du milieu des transports, comme les syndicats, l'industrie et les fabricants de matériel, à la question de la sécurité et les initiatives qu'ils prennent à cet égard ont également une incidence marquée sur la sécurité des transports. Étant donné tous les facteurs externes en cause, il est impossible de savoir exactement dans quelle mesure le Programme du BST influence vraiment la sécurité des transports au Canada.

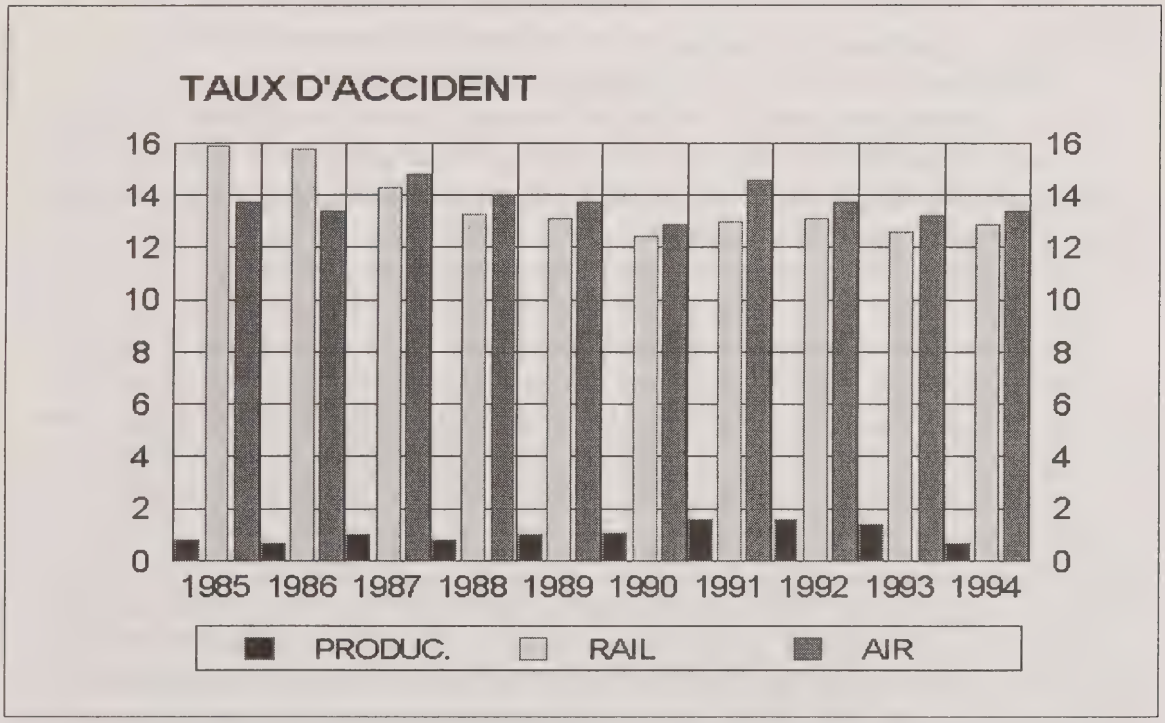
Deux autres facteurs importants qui sont directement reliés à l'efficacité du Programme du BST sont la qualité des rapports faisant état des conclusions et des recommandations du Bureau de même que leur présentation en temps opportun. Le BST est conscient que ces deux facteurs ont une grande influence sur la portée et la vitesse de diffusion de son message sur la sécurité dans le milieu des transports. Depuis 1991, le Bureau a demandé au personnel d'élaborer des normes, des systèmes et des procédures visant à réduire les délais de production et à améliorer la qualité des rapports d'enquête. Cette préoccupation a mené, en juin 1992, à l'adoption d'une norme selon laquelle les rapports doivent être produits dans un délai d'un an, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas s'écouler plus d'un an entre la date d'un événement et la publication du rapport final. De plus, les critères ont été révisés pour le recrutement et la formation d'enquêteurs qui pourront produire des rapports de qualité.

Le BST continue à tenter de réduire les délais de production de ses rapports dans tous les modes. Pendant une bonne partie de 1994-1995, un groupe de travail multimodal spécialement constitué s'est réuni régulièrement afin de cerner les problèmes et de trouver et

inciter certaines personnes à essayer de discréditer le travail du BST, dans le but d'atténuer la portée des constatations du Bureau sur les poursuites civiles qui accompagnent les événements de transport et dont l'enjeu est souvent très élevé. Les constatations du Bureau peuvent également avoir des répercussions sur les activités des compagnies de transport.

La façon idéale de mesurer l'efficacité du BST serait de calculer le nombre d'accidents que son Programme a prévenus, mais il est naturellement impossible de quantifier des événements qui ne se sont pas produits. La meilleure façon de mesurer le changement apporté dans la sécurité (reconnue au niveau international) est donc le taux d'accident. Pour le rail, le taux est exprimé selon le nombre d'accidents par million de trains-milles, tandis que pour l'aviation, il est exprimé selon le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Le taux d'accident de productoduc est exprimé selon le nombre d'accidents par exajoule. Pour la marine, le volume des activités n'est pas enregistré dans sa totalité en raison de la diversité du transport maritime, et le mieux qu'on puisse faire pour l'ensemble du secteur est de calculer le nombre d'accidents signalés. Les tendances des taux d'accident de transport au Canada sont illustrées au tableau 5.

Tableau 5 : Taux d'accident de transport au Canada - 1985 à 1994

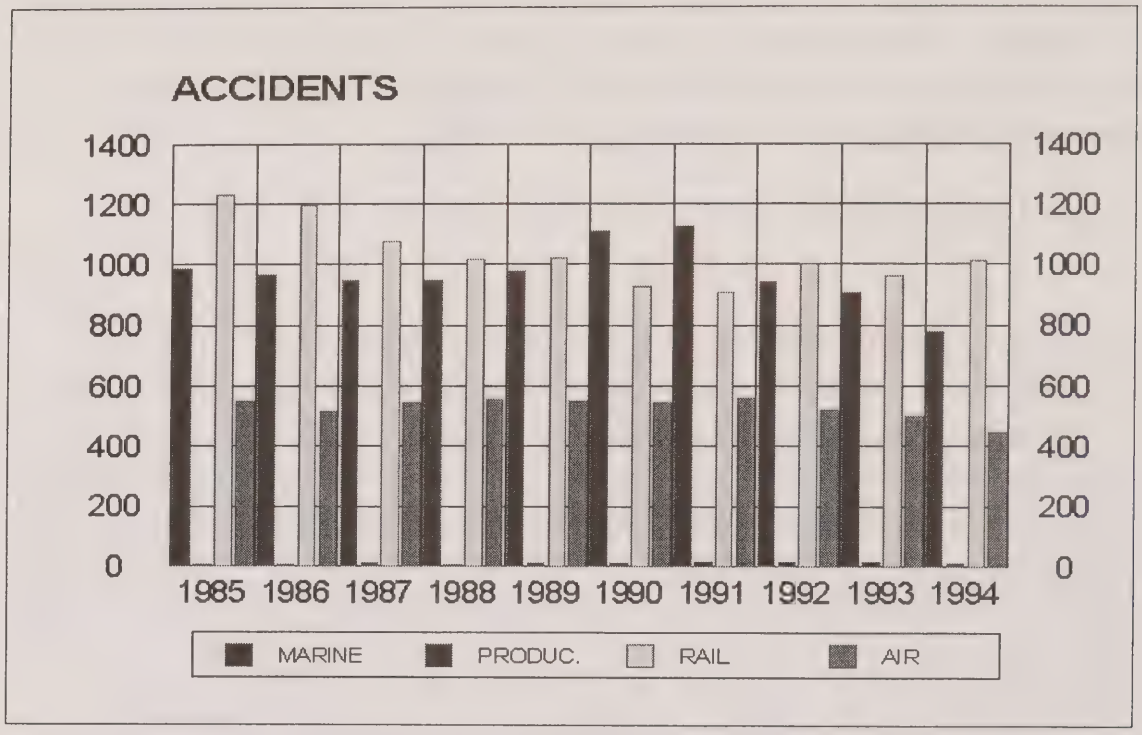


Il est possible de quantifier le nombre d'accidents et le taux d'accident, mais encore faut-il interpréter ce que ces chiffres signifient au chapitre de la sécurité. Les changements dans l'efficacité de déclaration des événements peuvent modifier considérablement le nombre d'événements. On estime, par exemple, que l'augmentation du nombre d'accidents maritimes

D. Efficacité du Programme

Le BST est le seul organisme au Canada qui se consacre uniquement à la promotion de la sécurité des transports, mais d'autres entités au sein du gouvernement et de l'industrie doivent également veiller à l'amélioration de la sécurité dans le cadre de leurs objectifs. Toutefois, les ressources du BST représentent probablement moins d'un pour cent de toutes celles qui sont affectées à la promotion de la sécurité des transports au Canada. Par conséquent, il n'est pas possible de quantifier l'incidence de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports. Néanmoins, le tableau 4 montre le nombre total d'accidents de transport, par mode, sans tenir compte des incidents, qui ont été signalés au Canada au cours des 10 dernières années.

Tableau 4 : Accidents de transport au Canada (signalés) - 1985 à 1994



Il est clair que la population canadienne exige qu'il y ait un organisme indépendant pour analyser les manquements à la sécurité des transports. Il est également évident que la mise en oeuvre des recommandations du Bureau vise à éliminer les problèmes de sécurité. À long terme, la réputation de compétence, d'objectivité et d'équitabilité de l'organisme sera probablement le meilleur indicateur de son efficacité. Pourtant, cet indicateur n'est pas toujours fiable. Il n'appartient pas au Bureau d'attribuer ni de déterminer les responsabilités. Cependant, la faute ou la responsabilité peut être établie à partir des conclusions du Bureau sur les causes et les facteurs qui ont contribué à un événement. Ces déductions peuvent

confidentiels sur la sécurité aérienne et permet à l'industrie et au grand public de signaler plus facilement de façon volontaire les problèmes de sécurité perçus dans les modes maritime, ferroviaire et aérien. Le programme de communication de SECURITAS vise l'industrie et comprend des brochures, des annonces, des visites aux intervenants de l'industrie et des présentations.

L'établissement d'un site Internet pour le BST constitue l'une des principales initiatives prévues en 1996-1997. Cette mesure aura plusieurs avantages du point vue des communications : meilleure accessibilité et visibilité pour le BST et ses publications de sécurité, sensibilisation accrue aux programmes de sécurité du BST, amélioration des services aux utilisateurs grâce à l'accès électronique direct et au téléchargement des publications de sécurité. L'utilisation d'Internet devrait réduire les coûts ainsi que les délais de réponse.

Le BST prévoit continuer à dialoguer activement avec le public et l'industrie des transports dans tous les modes. En vue d'atteindre cet objectift, le BST améliorera son programme et ses stratégies de communication en 1996-1997.

Cette importante transformation des pratiques du BST constitue un changement majeur dont la mise en oeuvre est effectuée graduellement avec les précautions nécessaires de manière à minimiser les répercussions négatives. Pour faciliter ce processus, le BST a en outre élaboré et mis en oeuvre un plan stratégique pour guider le personnel durant la transition. Le plan expose de façon claire et concise la mission, les valeurs, les objectifs et les priorités stratégiques du BST. Ce plan stratégique guidera les employés dans l'élaboration de leurs plans de travail opérationnels au cours des trois prochains exercices.

Le BST continue de rationaliser ses opérations régionales, mesure signalée pour la première fois en 1994-1995.

Examen et rationalisation des opérations régionales : À sa création en 1990, le BST a hérité de 17 bureaux régionaux et de district des trois organismes qui l'avaient précédé. En cinq ans, il a réussi à les regrouper en 11 bureaux dans l'ensemble du pays. Par suite de l'examen des programmes, il n'y aura plus que 9 bureaux en 1996-1997, et les activités pourraient être regroupées à 8 endroits en 1997-1998.

Le BST continue d'améliorer le programme de communication qu'il a lancé au cours de l'exercice financier 1990-1991.

Stratégie de communication : Ce programme visait à établir l'identité du Bureau tant auprès de l'industrie canadienne des transports que du public au moment de la création du BST. Le programme est essentiellement pris en charge par le président, les membres du Bureau et les cadres supérieurs, qui expliquent la philosophie de l'organisme de même que ses méthodes de travail à l'industrie et aux groupes d'intérêt public. Il s'appuie également sur l'élaboration et la diffusion de matériel comme des documents audiovisuels, des brochures, des montages du Bureau et d'autres articles de promotion expliquant la mission et les activités du BST.

En 1995-1996, le Bureau a publié le 27^{e} numéro des «Réflexions sur la sécurité», une publication traitant de la sécurité dans les modes maritime, ferroviaire, et aérien ainsi qu'en ce qui a trait aux productoducs. Le BST utilise cette publication non seulement pour divulguer les leçons de sécurité tirées des enquêtes, mais aussi pour transmettre d'autres renseignements en matière de sécurité, comme la nouvelle Politique du BST en matière de classification des événements ainsi que les listes des grands problèmes de sécurité.

Les travaux de communication en 1995-1996 ont surtout porté sur l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan et d'une stratégie concernant le nouveau programme multimodal de rapports confidentiels du BST, SECURITAS. SECURITAS remplace le programme de rapports

Liste des grands problèmes de sécurité : Il s'agit d'une liste de problèmes généraux de sécurité qui, de l'avis du BST, peuvent compromettre, jusqu'à un certain point, la sécurité du système de transport canadien. Cette liste de grands problèmes a été conçue pour aider le BST à se concentrer sur les problèmes qui menacent le plus les Canadiens. La liste sera le complément de la Politique en matière de classification des événements en précisant les événements qui nécessitent une enquête ou une étude approfondie de la part du Bureau. Chaque problème énuméré fait l'objet d'une évaluation subjective du risque quant aux répercussions du problème sur la sécurité des transports au Canada.

On parle beaucoup de la liste des grands problèmes de sécurité dans le milieu des transports et la population en général. D'ailleurs, les intéressés sont invités à présenter des mémoires sur ces problèmes ou sur toute autre question qui semble nécessiter l'attention du Bureau. La première liste a été publiée dans le rapport annuel du BST de 1994, et la liste de 1996-1997 se trouvera dans le rapport annuel du BST de 1995. En instaurant ce genre de dialogue, le Bureau a l'intention d'améliorer sa compréhension de ces questions tout en les rendant pertinentes pour les Canadiens.

3. Point sur les initiatives signalées précédemment

À la fin de 1994-1995, le BST a entrepris un grand examen de son Programme, ses activités et ses opérations.

Examen du Programme et des opérations du BST : Cet examen s'est déroulé à la fin de 1994-1995 et au début de 1995-1996. Il comprenait une revue complète des activités et des opérations du BST. Les trois principales raisons de cet examen étaient les suivantes : répondre à certaines des constatations de la Commission d'examen de la Loi sur le BCEATST; établir la stratégie du BST face au programme d'examen des programmes du gouvernement; procéder à une évaluation stratégique interne du Programme et des opérations après presque cinq années d'activité à titre d'organisme nouvellement créé.

L'examen a entraîné l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan triennal visant à réduire les dépenses et à accroître l'efficacité et l'efficience tout au long des exercices 1995-1996 à 1997-1998. Le plan prévoit principalement une réduction des dépenses d'environ 5 millions de dollars sur trois ans, un changement de méthodologie préconisant d'analyser seulement les événements susceptibles de promouvoir la sécurité des transports, l'accroissement de l'efficience grâce à la simplification et la rationalisation des processus et des procédures, ainsi qu'une meilleure correspondance entre les compétences et les exigences opérationnelles de l'organisme.

En juin 1995, le gouvernement a répondu au rapport de la Commission d'examen. Il a conclu qu'aucun problème urgent qui empêcherait le BST de respecter son mandat et ses objectifs n'avait été relevé. Cependant, dans le cadre de son programme visant à modifier d'autres lois régissant les transports, le gouvernement procédera à la rédaction de certaines modifications recommandées à la Loi sur le BCEATST. Les modifications à la Loi sur le BCEATST seront élaborées en 1996-1997 par un groupe de travail dirigé par le président du BST.

2. Initiatives

À la fin de 1995-1996, le BST a publié sa Politique en matière de classification des événements.

Politique en matière de classification des événements : Les leçons tirées des enquêtes menées par le Bureau ces cinq dernières années ainsi que la nécessité d'accroître l'efficacité et l'efficience des efforts de promotion de la sécurité étaient à la base de cette importante révision de la principale politique opérationnelle du BST. En vertu de la nouvelle politique, le BST se concentrera sur les événements survenant dans le secteur du transport commercial régi par le gouvernement fédéral.

Selon les nouvelles modalités, chaque événement de transport sera classé dans une des cinq catégories définies de façon générale dans la politique. La possibilité que l'analyse d'un événement diminue les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens ou l'environnement est le principal critère de classification des événements. Les autres critères comprennent les engagements pris dans des ententes internationales ou envers les provinces, le niveau d'attente et d'inquiétude du public touchant les produits et les services canadiens et les citoyens canadiens à l'étranger.

L'application systématique de cette politique aura des répercussions considérables sur les activités et les opérations traditionnelles du BST. Moins d'enquêtes portant sur un seul événement seront effectuées et plus d'efforts seront consacrés à la constatation des manquements à la sécurité au moyen d'analyses de plusieurs événements. Cette nouvelle façon d'effectuer les enquêtes devrait permettre de réaliser des gains en matière de sécurité encore plus importants que dans le passé.

À la fin de 1994-1995, le BST a publié sa première liste annuelle des points qui, à son avis, sont de grands problèmes de sécurité.

défaillances des roulements à rouleaux. On travaille encore à rendre le matériel de détection des défaillances des rails plus rapide à l'aide de techniques aux ultra-sons de même que d'analyses informatisées, perfectionnées et rapides, des résultats de la détection. Le programme de suppression graduelle des roues à toile droite, qui vise à prévenir les déraillements attribuables à la rupture des roues, aura également des répercussions sur la sécurité ferroviaire.

Dans l'industrie des productoducs, grâce à l'utilisation de logiciels améliorés et aux progrès technologiques dans les systèmes électroniques et l'équipement de télécommunication, les compagnies de pipelines sont mieux en mesure de répondre rapidement aux préoccupations en matière de sécurité opérationnelle. Une nouvelle technique permet au système informatisé de surveillance de signaler à l'exploitant s'il s'est produit des anomalies au cours des cinq dernières minutes et, ainsi, d'indiquer la possibilité d'une fuite ou d'une rupture. Un autre changement technologique qui influera sur la sécurité des productoducs est le nouveau programme d'inspection de l'intérieur des pipelines à l'aide d'appareils électroniques sophistiqués en vue de détecter des défaillances des parois de la conduite. De plus, l'industrie a récemment accru ses recherches sur les causes de la fissuration des parois des conduites sous l'effet de contraintes prolongées.

Dans le domaine de l'aviation, bon nombre des aéronefs de la nouvelle génération, gros et petits, sont extrêmement perfectionnés. La technologie la plus récente a introduit les commandes de vol électriques et les postes de pilotage à écran cathodique, qui comportent tous deux des caractéristiques de pointe. Les nouvelles matières plastiques et les matériaux composites récemment mis au point sont utilisés dans la fabrication des pièces d'aéronef. De nouvelles technologies sont également introduites dans d'autres secteurs du transport aérien, notamment dans le contrôle de la circulation aérienne, dans les communications ainsi que dans les installations et les systèmes de navigation.

Beaucoup de ces progrès technologiques récents permettent aux enquêteurs d'exercer plus efficacement leurs fonctions, mais ils rendent également de plus en plus complexes et spécialisées les enquêtes et les analyses en matière de sécurité.

Examen de la Loi sur le BCEATST : Lorsque le BST a été créé en 1990, la loi habilitante stipulait que le gouverneur en conseil devait nommer des personnes qui seraient chargées de mener un examen exhaustif de l'application de la Loi et d'en évaluer l'effet sur la sécurité des transports. Cet examen a eu lieu en 1993 et le rapport final de la Commission d'examen a été déposé à la Chambre des communes en février 1994. Le rapport contenait 66 recommandations auxquelles le président du BST, le Bureau du BST ou le ministre, le gouvernement ou le Parlement devaient donner suite.

Dans le domaine de l'aviation, l'intérêt du public et de l'industrie s'est récemment concentré sur les effets possibles de déclarations du ministre des Transports au sujet de mesures que son ministère prend en vue de «commercialiser» plusieurs des activités et des services du secteur de l'aviation que Transports Canada exploitait, notamment les aéroports et le contrôle de la circulation aérienne de même que d'autres services de navigation aérienne. Dans le cadre de la commercialisation, ces activités sont cédées à des entités qui vont des sociétés à but non lucratif aux entreprises du secteur privé. En outre, l'industrie continue de s'intéresser considérablement à la prolifération possible de pièces contrefaites qui ne répondent pas aux normes régissant les industries des pièces d'aéronefs et de la maintenance ainsi qu'à la fatigue des équipages de conduite.

Cet intérêt soutenu des médias et du public pour la sécurité des transports devrait continuer tout au long des années 1990. Chaque fois qu'un accident majeur se produit dans un des modes, l'intérêt et les préoccupations du public et des médias se trouvent invariablement intensifiés.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, les changements technologiques se sont succédés extrêmement rapidement dans l'industrie des transports. Cette cadence effrénée est en grande partie attribuable aux progrès considérables réalisés récemment dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, à leur application à l'industrie des transports et à la mise au point de nouveaux matériaux.

La conception des navires change constamment et l'industrie maritime adapte rapidement les innovations technologiques à ses équipements et systèmes de bord. Les demandes particulières de services de transport maritime ont conduit à la conception de navires extrêmement spécialisés comme les très gros pétroliers, les rouliers, les unités mobiles de forage marin, les navires de forage, les transporteurs de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié, les porte-conteneurs ouverts, les aéroglisseurs et les catamarans de passagers. Les progrès dans les systèmes de navigation et le matériel de communication ont permis de réduire les équipages de tous les types de navires, tout en créant le besoin de fournir une formation spécialisée aux membres d'équipage qui restent.

La nouvelle technologie dans les systèmes électroniques et le matériel de communication a également eu des répercussions sur l'industrie ferroviaire du Canada. Ces innovations ont entraîné, dans bien des cas, une réduction du nombre d'employés requis, ce qui a accru l'efficience, mais qui a aussi soulevé certaines préoccupations concernant la sécurité. Mentionnons, entre autres changements actuellement à l'essai, la détection électronique des endroits aplatis et des exfoliations sur les roues de manière à diminuer le nombre de ruptures des rails et des roues de même que la détection acoustique des

également reconnaître en corollaire que la liberté d'abandonner des itinéraires déficitaires est susceptible de renforcer les sociétés et d'accroître leur marge de sécurité. Le Bureau doit donc surveiller étroitement et analyser à fond les changements en matière de sécurité qui sont mis en évidence par les événements de transport.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : Le public s'est toujours préoccupé de la sécurité des transports au Canada, essentiellement en raison du rôle socio-économique considérable du réseau de transport public dans le pays. Ces dernières années, le public s'est intéressé de plus près à la sécurité des transports.

La sécurité maritime suscite une attention considérable de la part du public et des médias à cause d'événements survenus au Canada et à l'étranger. De récents échouements de grands pétroliers de même que le naufrage de plusieurs gros vraquiers en eaux étrangères ont attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et sur les problèmes environnementaux connexes. Cette question suscite beaucoup d'intérêt depuis 1992, année où la Commission d'enquête du gouvernement sur la sécurité des navires-citernes a publié son rapport et ses recommandations. La sécurité des navires-citernes est depuis ce temps une des grandes préoccupations des médias et du milieu maritime. Plus récemment au Canada, les accidents mettant en cause des services de traversiers ont suscité beaucoup d'intérêt, surtout à la suite du naufrage, en 1994, du ESTONIA dans la mer Baltique qui a coûté la vie à plus de 900 personnes. Dernièrement, les accidents impliquant des navires à passagers de type catamaran qui se déplacent à grande vitesse ont retenu l'attention.

Dans les régions peuplées, la sécurité ferroviaire est une source de préoccupations et d'intérêt considérable de la part du public à cause de déraillements de trains transportant des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Le public s'inquiète également de la sécurité aux passages à niveau. Par ailleurs, les médias se sont vivement intéressés aux déraillements en voie principale ces dernières années ainsi qu'à la réduction des effectifs des compagnies ferroviaires.

En ce qui a trait à la sécurité des productoducs, la fissuration par corrosion sous tension des gazoducs continue à susciter un grand intérêt. Cette attention s'est polarisée en 1992 lorsque le BST a formulé des recommandations à la suite de trois de ses enquêtes sur des ruptures de gazoducs. Les compagnies de pipelines ont alors mis en oeuvre bon nombre de mesures visant à régler les problèmes relevés. Récemment, la rupture et l'explosion d'un gazoduc près de Rapid City (Manitoba) a ravivé l'intérêt des médias concernant la sécurité des productoducs. Dans son enquête publique sur cet incident, l'Office national de l'énergie passera en revue un certain nombre de questions soulevées par des recommandations connexes qu'a formulées le BST en 1992.

leurs services au Canada. En outre, on retrouve plus de 70 000 employés d'aviation munis de licences, près de 28 000 aéronefs immatriculés et 725 aérodromes agréés. L'industrie aérospatiale canadienne et l'industrie du transport aérien emploient environ 88 000 personnes. Près de 10 000 personnes travaillent pour les groupes Aviation et Aéroports de Transports Canada, dont l'objectif est de veiller au développement et à l'exploitation d'un système national de transport aérien civil sûr et efficace. En 1996-1997, la majorité de ces personnes seront mutées à la nouvelle société Nav Canada ainsi qu'à diverses administrations aéroportuaires gérées par le secteur privé et les localités. Au chapitre des opérations aériennes, le Canada vient au deuxième rang, après les États-Unis, pour ce qui est du nombre d'aéronefs immatriculés et d'heures de vol.

Politique du gouvernement et situation de l'industrie : Ces dernières années, le gouvernement fédéral a annoncé un certain nombre de projets de politique et il s'est produit divers événements qui devraient avoir des répercussions sur le réseau de transport et sur la promotion continue de la sécurité des transports. Notons à ce chapitre la création de la société Nav Canada en tant que société à but non lucratif responsable de fournir des services de navigation aérienne au Canada, la réponse du gouvernement aux recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur le BCEATST en 1994, la privatisation des Chemins de fer nationaux du Canada, la réduction des effectifs de CP Rail et le déménagement de son siège social à Calgary, l'augmentation du nombre de chemins de fer secondaires, le maintien des quotas de pêche, la commercialisation en cours de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes, le remplacement prévu de la Loi sur les transports nationaux par la nouvelle Loi sur les transports au Canada, et la forte concurrence dans l'industrie du transport aérien.

L'accord «ciels ouverts » conclu récemment avec les États-Unis a déjà des répercussions considérables sur les activités des compagnies de transport aérien de l'Amérique du Nord. Sur la scène internationale, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a récemment apporté des modifications aux normes internationales en matière d'enquête sur les accidents aéronautiques, et l'Organisation maritime internationale (OMI) se prépare à changer ses conventions pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ces deux modifications pourraient avoir des conséquences pour ce qui est de la participation future du BST à des enquêtes internationales.

Les répercussions de ces éléments sur la sécurité des transports ne peuvent être dégagées de façon isolée. Bon nombre de ces facteurs peuvent aussi bien exercer des pressions positives que négatives sur la sécurité. Si, par exemple, de nombreuses personnes font valoir que l'accroissement de la concurrence alliée à un assouplissement de la réglementation économique pousse les entreprises à réduire leur marge de sécurité, il faut

C. Perspectives de planification

1. Facteurs externes influant sur le Programme

Plusieurs facteurs externes importants influenceront l'orientation et la nature des activités du BST en 1996-1997 et à l'avenir.

Système de transport canadien : Le système national de transport civil dont fait partie le BST est vaste et complexe et comporte beaucoup de variables.

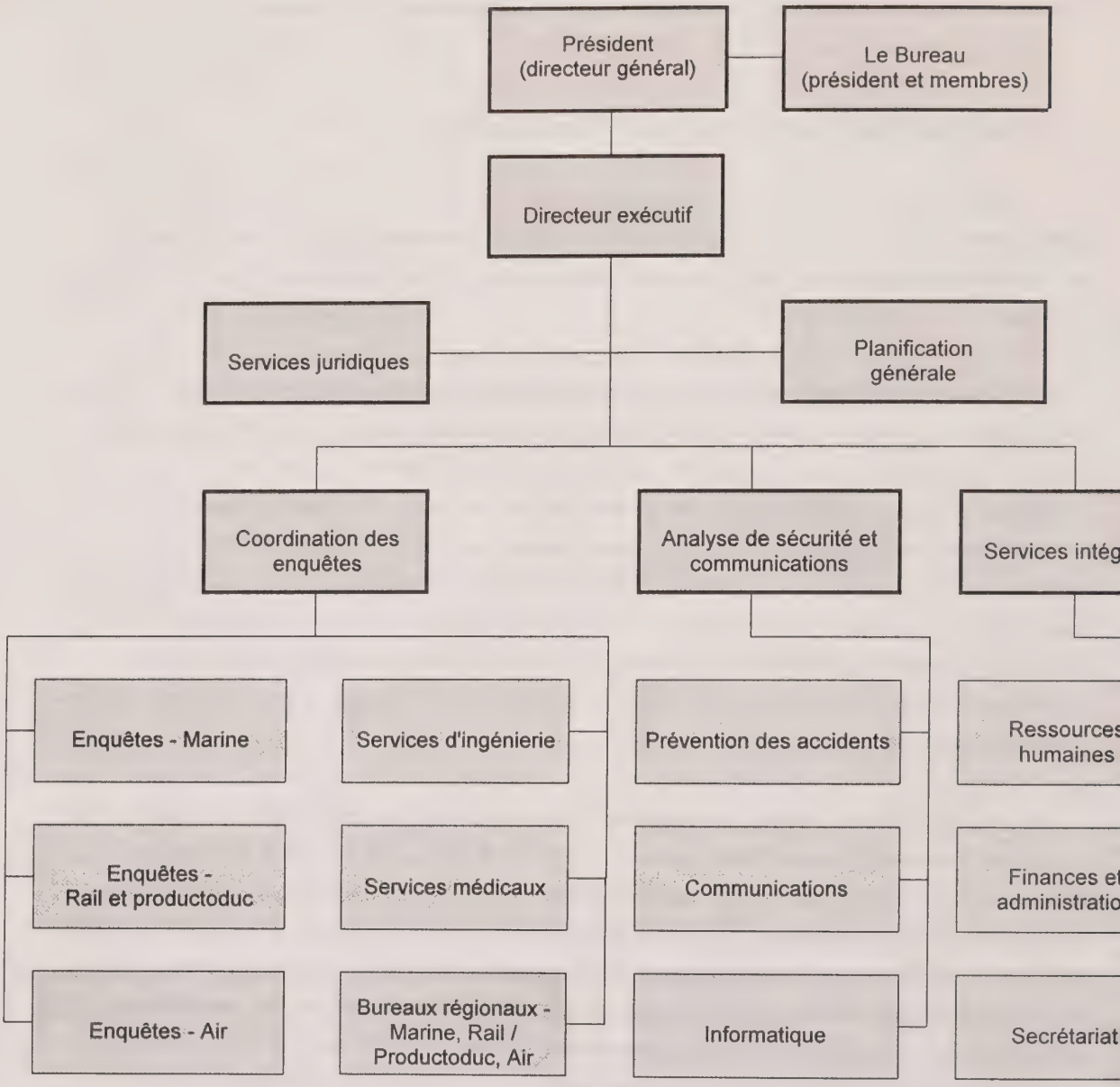
Le secteur maritime compte près de 7 800 navires de commerce immatriculés au Canada, ce qui représente une capacité de transport maritime de plus de 4 millions de tonnes brutes. Le commerce maritime canadien est parmi les plus importants au monde. En 1994, près de 280 millions de tonnes de fret ont été transportées par voie d'eau à destination des marchés intérieurs et internationaux. Chaque année, plus de 53 millions de passagers en moyenne ont recours aux services de transport maritime. L'industrie de la pêche exploite environ 34 000 bateaux qui ont pris plus de 960 000 tonnes métriques de poisson en 1994. Plus de 23 000 personnes, dont plus de 14 500 sont des membres d'équipage, travaillent dans l'industrie maritime. En 1994, il y avait près de 88 000 pêcheurs enregistrés à temps plein ou à temps partiel.

Le réseau ferroviaire national se compose de 30 compagnies ferroviaires de compétence fédérale qui exploitent 49 000 milles de voies ferrées. En 1994, le réseau a transporté 340 milliards de tonnes-milles brutes de marchandises, ainsi que plus de 83 millions de trains-milles et environ 830 millions de voyageurs-milles. On dénombre 52 000 passages à niveau publics, privés et de ferme ainsi que des milliers de franchissements de productoducs. Les compagnies ferroviaires exploitent plus de 3 400 locomotives et 122 000 wagons et voitures. Elles emploient plus de 58 000 personnes.

Le réseau national de productoducs de compétence fédérale comprend 54 sociétés d'oléoducs et de gazoducs. Ces sociétés exploitent plus de 35 000 kilomètres de canalisations principales et de réseaux de collecte de pétrole et de gaz. Plus de 920 millions de barils de pétrole brut produits au Canada et 4 800 milliards de pieds cubes de gaz naturel canadien sont acheminés au pays par pipeline tous les ans.

Chaque année, plus de 60 millions de passagers embarqués et débarqués transitent par les aéroports canadiens du système de transport aérien civil. Environ 1 000 transporteurs aériens agréés et un nombre à peu près égal de transporteurs étrangers sont autorisés à offrir

Tableau 3: Organisation par sous-activité et fonction, 1996-1997



L'Administration centrale du BST est située dans la région de la Capitale nationale. Les employés des bureaux régionaux relèvent de leurs homologues de l'Administration centrale. Les 9 bureaux régionaux sont situés dans 9 villes du pays allant de St. John's (Terre-Neuve) à Vancouver (Colombie-Britannique). Le Laboratoire technique des Services d'ingénierie est situé à l'aéroport international Macdonald-Cartier.

Services intégrés : Cette sous-activité comprend la prestation de tous les services de soutien administratif dans le domaine du personnel, des finances et de l'administration interne. Elle comprend également un service de secrétariat pour les réunions du Bureau ainsi que la prestation de services à toutes les autres sous-activités aux fins du traitement, du contrôle et du suivi des rapports d'enquête et des autres documents présentés au Bureau.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Le Programme du BST consiste en une activité divisée en un certain nombre de sous-activités distinctes dont chacune se rapporte à une grande fonction opérationnelle du Bureau. Chaque sous-activité relève d'un seul gestionnaire, comme l'illustre le tableau 3.

Structure organisationnelle : Dans l'ensemble, la structure organisationnelle du Bureau est traditionnelle, mais certains liens hiérarchiques sont inhabituels en vertu des dispositions de la Loi. Le président est le président-directeur général du Bureau et, à ce titre, il a la responsabilité légale exclusive d'assurer la gestion du personnel, des finances, des questions immobilières et de tous les autres aspects de la gestion interne du Bureau. Il exerce généralement ses pouvoirs par l'intermédiaire du directeur exécutif qui, en sa capacité d'administrateur en chef des opérations, est chargé des activités courantes du Bureau dont il doit rendre compte au président. Le président dirige également le Bureau, qui est formé exclusivement de lui-même et des membres nommés dont il dirige les activités et à qui il confie le travail à exécuter.

Les membres du Bureau exécutent les tâches qui leur sont expressément confiées dans le cadre de leurs fonctions en vertu de la Loi sur le BCEATST. De plus, la Loi confère aux directeurs des enquêtes (accidents maritimes, ferroviaires et de productoduc, et aéronautiques) le pouvoir exclusif de diriger les enquêtes et d'en rendre compte au Bureau conformément aux politiques établies par ce dernier en vertu de la Loi sur le BCEATST. Le Bureau est obligé de tenir compte des observations des personnes qui sont directement intéressées par les conclusions des enquêtes, comme les constructeurs de véhicules, les sociétés de transport, les entreprises chargées de la révision et le personnel de conduite. Cette obligation assure une plus grande précision et un processus plus équitable, en ce sens que le Bureau doit tenir compte des observations des personnes directement intéressées au même titre que des observations des enquêteurs.

Les Services d'ingénierie effectuent des essais spécialisés en laboratoire et l'analyse des matériaux, des composantes et des systèmes provenant des épaves récupérées sur les lieux des événements. Ils effectuent également l'analyse et des essais sur des pièces et des matériaux pour d'autres ministères et organismes du gouvernement participant à des activités reliées à la sécurité des transports. Cette activité comprend également la participation aux enquêtes sur place, la saisie et l'interprétation des informations provenant des enregistrements de conversations et de données, ainsi que la formulation de conclusions techniques et le constat des manquements à la sécurité.

Les Services médicaux de cette sous-activité se chargent des essais et de l'analyse des tissus humains et des liquides organiques prélevés sur les membres de l'équipage ou les passagers victimes d'événements de transport. Cette activité requiert également la participation aux enquêtes sur les lieux, l'analyse des possibilités de survie des occupants, la mise en évidence d'anomalies dans la performance humaine, la formulation des conclusions techniques et le constat des manquements à la sécurité.

L'élément de la coordination des enquêtes chargé des marchandises dangereuses a pour mission d'effectuer les enquêtes et les analyses relatives aux accidents des quatre modes lorsque des marchandises dangereuses sont en cause.

Analyse de la sécurité et communications : Cette sous-activité multimodale comprend une grande variété de fonctions et de responsabilités qui complètent et facilitent les enquêtes. Elle touche trois secteurs : la prévention des accidents, l'informatique et les communications. Les responsabilités et les activités particulières comprennent notamment : l'analyse des manquements à la sécurité constatés au cours des enquêtes; la mise en évidence et l'analyse des manquements à la sécurité au moyen d'études de sécurité, d'analyses statistiques et l'organisation d'un programme de rapports confidentiels; des normes et de la formation en matière d'enquêtes sur la performance humaine ainsi que le soutien des enquêtes dans ce secteur; la formulation de recommandations en matière de sécurité à l'intention du Bureau; la publication d'avis et de lettres d'information sur la sécurité à l'intention des organismes de réglementation; l'élaboration et l'exploitation de systèmes d'information et de bases de données sur les événements; la responsabilité fonctionnelle des systèmes informatiques; les normes de rédaction des rapports publics et la production ainsi que la diffusion de ces rapports; les relations avec les médias; l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes et de stratégies de communication.

La Loi précise clairement que les conclusions du BST n'ont aucun caractère judiciaire ou quasi-judiciaire et que le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

4. Description du Programme

La meilleure façon de décrire les fonctions du Bureau est d'examiner chacune de ses sous-activités.

Le Bureau : Le Bureau se compose du président et d'autres membres nommés. Le président dirige les membres et répartit le travail. Le Bureau examine les rapports que lui soumettent les directeurs des enquêtes, en dégage les causes et les facteurs contributifs, constate les manquements à la sécurité, formule des recommandations en matière de sécurité et produit des rapports publics faisant état de ses conclusions. Le Bureau est également chargé d'établir les politiques déterminant les catégories d'événements qui doivent donner lieu à une enquête et qui régissent la tenue des enquêtes.

Haute gestion, services juridiques et planification : En sa qualité de président-directeur général du Bureau, le président a la responsabilité exclusive de tous les aspects de la gestion interne du Bureau, y compris la direction du personnel et la répartition des tâches. Le président exerce généralement ses pouvoirs par l'entremise du directeur exécutif qui, en tant qu'administrateur en chef des opérations, doit rendre compte au président des activités.

Les services juridiques sont assurés par des avocats et des mandataires désignés qui fournissent des avis et de l'aide sur les questions juridiques.

Le Comité de la haute gestion du BST fournit au directeur exécutif des conseils en matière d'établissement , et la fonction de planification générale fournit conseils et aide et effectue des analyses dans le domaine de la planification stratégique.

Coordination des enquêtes : L'élément chargé des enquêtes de cette sous-activité multimodale effectue, au nom du Bureau, des enquêtes indépendantes avec l'aide de spécialistes sur les événements mettant en cause un navire, du matériel roulant, des productoducs ou un aéronef afin de découvrir les manquements à la sécurité. Il rédige les rapports qui font état des résultats préliminaires de ces enquêtes et sont présentés au Bureau pour examen en vue d'être inclus dans ses rapports. De plus, cette sous-activité a pour fonction d'améliorer la qualité des enquêtes par l'élaboration de meilleures normes et procédures d'enquête, l'examen de la qualité, la vérification des enquêtes et la définition de critères applicables au recrutement et à la formation des enquêteurs.

lorsque des enquêtes sont menées à la suite d'accidents de transport. Le BST peut également tenir des enquêtes publiques sur les événements de transport lorsqu'il le juge nécessaire au cours du processus d'enquête.

Bien que l'une des tâches principales du Bureau soit de formuler des recommandations afin de promouvoir la sécurité des transports, ce dernier n'a pas le pouvoir d'ordonner leur application. Ce pouvoir appartient aux ministères chargés de la réglementation de la navigation maritime, des chemins de fer, des productoducs et de l'aviation. En vertu de la Loi, le ministre qui est informé des conclusions et recommandations du Bureau doit prévenir ce dernier par écrit dans les 90 jours pour indiquer quelles mesures ont été prises ou sont envisagées. Si aucune mesure n'est prise ou si les mesures prises diffèrent de celles qui ont été recommandées, le ministre doit en communiquer les motifs par écrit au Bureau.

2. Mandat

Le BST est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST). Le règlement d'application des objectifs et dispositions de la Loi est entré en vigueur le 20 juillet 1992.

3. Objectif du Programme

La Loi sur le BCEATST stipule que le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, publiques sur les accidents de transport, afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes, publiques ou non, et présentant les conclusions qu'il en tire;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements à la sécurité;
- en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.

B. Données de base

1. Introduction

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est entré en activité en tant qu'organisme public indépendant le 29 mars 1990. Le BST a pour mission d'analyser les manquements à la sécurité dans les éléments de compétence fédérale des réseaux de transport maritime, ferroviaire, par productoduc et aérien. La création d'un bureau indépendant de la sécurité des transports a mis fin à une situation de conflit d'intérêts qui durait depuis longtemps. En effet, certains organismes ou ministères de l'État qui réglementaient ou exploitaient des éléments du réseau de transport dirigeaient également les enquêtes sur les accidents dans le secteur de l'industrie qu'ils réglementaient ou exploitaient. Le BST présente annuellement un rapport au Parlement sur ses activités, ses constatations et ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine.

Aux termes de la Loi, le seul objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports et, à ce titre, le principal objet des enquêtes du Bureau est la prévention des accidents. Le Bureau cherche à mettre en évidence les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à formuler des recommandations en vue de les éliminer ou d'en réduire le nombre. En plus des enquêtes indépendantes et publiques sur des événements précis, le Bureau peut diriger des études et des enquêtes spéciales sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Lorsqu'il enquête sur un accident de transport, le Bureau dispose du pouvoir exclusif de dégager les causes et les facteurs contributifs des accidents.

On appelle événement de transport tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant ou de productoduc ou toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, en l'absence de mesures correctives, provoquer un accident ou incident. La compétence du Bureau s'étend à tout événement de transport survenu dans l'espace aérien ou en territoire canadien ou à l'étranger mais mettant en cause des intérêts canadiens, y compris les eaux intérieures et la mer territoriale ou les eaux du plateau continental pour les événements maritimes rattachés à l'exploration ou à l'exploitation du plateau continental. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens et participer à des enquêtes à l'étranger sur des événements de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant ou des aéronefs qui détiennent une licence canadienne ou qui sont immatriculés ou construits au Canada. Par ailleurs, dans le cadre des responsabilités du Canada au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Bureau coopère avec d'autres pays

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997	Prévisions 1995-1996	Différence
Promotion de la sécurité des transports	23 305	24 609	(1 304)
Ressources humaines* (ETP)	255	267	(12)

* Voir tableau 11, page 36, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : La différence de 1 304 000 $ entre les prévisions de 1995-1996 et le budget des dépenses de 1996-1997 vient des mesures d'examen des programmes du gouvernement au montant de 1 766 000 $ de même qu'à une augmentation s'élevant à 114 000 $ au chapitre des avantages des employés et à une augmentation de 348 000 $ au chapitre des services de traduction transférés par le Bureau de la traduction de TPSGC.

3. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995		
	Réel	Budget principal	Différence
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	26 078	26 349	(271)
Ressources humaines* (ETP)	297	306	(9)

* Voir tableau 11, page 36, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : La sous-utilisation de 271 000 $ est attribuable à une diminution au chapitre des dépenses de fonctionnement, au moment où le BST continue de se rapprocher des cibles de l'examen des programmes.

- **Rapports du BST - Qualité :** Le BST a continué, en 1995-1996, de prendre des mesures visant à améliorer l'exactitude, la clarté, la rigueur et l'uniformité de ses rapports. La définition des exigences d'un nouveau système multimodal normalisé de suivi des rapports, qui sera mis en oeuvre en 1996-1997, figure parmi de telles mesures (voir page 26);

- **Révision de la Loi sur le BCEATST :** La réponse du gouvernement au rapport et aux recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur le BCEATST pour 1994 a été déposée à la Chambre des communes en juin 1995. Au cours de 1995-1996, le personnel du BST a exécuté les travaux préparatoires nécessaires, et le président du BST a formé un groupe de travail qui élaborera les modifications requises à la Loi sur le BCEATST (voir page 19);

- **Plan stratégique du BST :** En septembre 1995, le Bureau a adopté son Plan stratégique pour orienter ses activités durant la période de 1995-1996 à 1997-1998. Le Plan contient un énoncé clair et concis de la mission, des valeurs, des objectifs et des priorités stratégiques du BST pour les prochaines années. Il doit servir de guide de haut niveau grâce auquel l'organisme pourra fixer des objectifs et des buts et établir des plans de travail en vue de la réalisation de son mandat dans le domaine de la sécurité des transports (voir page 21);

- **Publication d'études de sécurité :** En 1995, le Bureau a publié deux importants rapports d'étude de sécurité. Le premier était un compte rendu de l'étude exhaustive sur l'évacuation de gros avions de passagers mis en cause dans des événements. Dans le deuxième, le BST examinait les rapports de travail entre les capitaines et officiers de quart d'une part et les pilotes de navire d'autre part. À la suite de ces deux études, le BST a formulé un certain nombre de recommandations en matière de sécurité (voir page 26);

- **Sensibilisation du public et de l'industrie :** Des progrès importants continuent d'être réalisés dans l'établissement et le renforcement de liens avec l'industrie et le public. En 1995-1996, les cadres supérieurs du BST et les membres du Bureau ont rencontré de nombreux groupes de l'industrie, groupes d'intérêt et membres du public dans le cadre d'un programme permanent visant à accroître la visibilité du BST. Un projet clé à cet effet a été la mise en oeuvre, en 1995, du nouveau système multimodal de rapports confidentiels sur les événements, SECURITAS. De plus, en 1996-1997, le BST a l'intention de créer son propre site sur Internet (voir page 27);

- **Activités et participation au niveau international :** Le BST a, en 1995-1996, fourni des renseignements et mis son expertise de même que son aide à la disposition d'un certain nombre de pays comme le Brésil, le Kirghizistan, la Namibie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis, dans le cadre d'enquêtes sur des événements sous la juridiction des autorités de ces pays. Le BST a continué par ailleurs à assumer son rôle de chef de file en 1995-1996 en tant que membre fondateur de l'International Transportation Safety Association (ITSA). En outre, les membres du Bureau et les cadres supérieurs du BST ont participé à un certain nombre de réunions, de conférences et de colloques auxquels ont assisté des représentants de divers organismes internationaux oeuvrant dans le domaine des transports (voir pages 32 et 33).

Section I

APERÇU DU PROGRAMME

A. Plans pour 1996-1997 et résultats récents

1. Faits saillants

Les faits saillants ci-dessous résument certains domaines clés sur lesquels le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est concentré durant 1996-1997 ainsi que les résultats notables du Programme au cours de 1995-1996.

- **Politique en matière de classification des événements :** À la fin de 1994-1995, le Bureau a révisé en profondeur la Politique de classification des événements. Le principal critère sur lequel se fondera le BST pour décider de la tenue d'une enquête consiste maintenant à déterminer si une telle activité permettra de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens ou l'environnement. Par suite de ces changements et d'autres modifications, les enquêtes et les analyses du BST viseront principalement à maximiser les avantages sur le plan de la sécurité (voir page 20);

- **Liste des grands problèmes de sécurité :** Dans son rapport annuel au Parlement pour 1994, qui a été déposé à la Chambre des communes au début de 1995-1996, le BST a publié pour la première fois sa liste des grands problèmes de sécurité. Cette liste comprend, pour chaque mode, un certain nombre de problèmes importants qui, de l'avis du Bureau, posent les plus grands risques au public et sur lesquels le Bureau a l'intention de se pencher au cours de l'année prochaine. Une liste à jour pour 1996-1997 sera publiée dans le rapport annuel du BST pour 1995 (voir page 20);

- **Rapports du BST - Délais de présentation :** Le BST continue de prendre des mesures en vue d'améliorer les délais de présentation de ses rapports pour tous les modes. Les données sur les rapports publiés en 1995-1996 indiquent un progrès relativement à la norme du Bureau qui demande que les rapports paraissent un an après que l'événement se soit produit, presque 40 p. 100 des rapports d'enquête ayant été publiés dans l'année suivant la date de l'événement. En outre, le délai moyen pour préparer un rapport, soit du début de l'enquête jusqu'à la publication du rapport final, a diminué considérablement au cours des dernières années et est régulièrement de moins de 14 mois (voir page 26);

B. Utilisation des autorisations de dépenser de 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports			
15	Dépenses du Programme	24 079 000	24 079 000	
15d	Dépenses du Programme	--	1 087 000	
		24 079 000	25 166 200	23 790 078
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 270 000	2 270 000	2 270 000
(S)	Utilisation des profits résultant de la disposition des biens excédentaires de la Couronne	--	25 162	17 457
	Total du Programme	26 349 000	27 461 362	26 077 535

AUTORISATIONS DE DÉPENSER

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997	Budget principal 1995-1996
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
15	Dépenses du Programme	**20 949**	22 367
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**2 356**	2 242
	Total de l'organisme	**23 305**	24 609

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(dollars)	Budget principal 1996-1997
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
15	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports - Dépenses du Programme	**20 949 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997			Budget principal 1995-1996
	Budgétaire		Total	
	Fonctionnement	Dépenses en capital		
Promotion de la sécurité des transports	**23 305**	**0**	**23 305**	24 609

TABLE DES MATIÈRES

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 4

B. Utilisation des autorisations de dépenser de 1994-1995 5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1996-1997 et résultats récents

1. Faits saillants

2. Sommaire des besoins financiers 6

3. Examen des résultats financiers 8

B. Données de base

1. Introduction 9

2. Mandat 10

3. Objectif du Programme 10

4. Description du Programme 11

5. Organisation du Programme en vue de son exécution 13

C. Perspectives de planification

1. Facteurs externes influant sur le Programme 15

2. Initiatives 20

3. Point sur les initiatives signalées précédemment 21

D. Efficacité du Programme 24

E. Données sur le rendement du Programme 29

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article 35

2. Besoins en personnel 36

3. Coût net du Programme 37

B. Index par sujet 38

PRÉFACE

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information susceptibles de répondre à leurs besoins propres.

Le plan comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, des objectifs et des perspectives de planification, ainsi que des données sur le rendement propres à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources, de même que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et aide à évaluer le rendement du Programme par rapport à l'an dernier.

Ce document vise à permettre au lecteur de trouver facilement les informations dont il a besoin. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. Le document est, par ailleurs, émaillé de renvois qui aideront le lecteur à trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

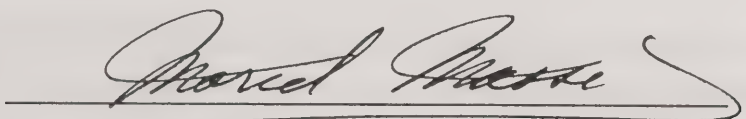
Il convient de mentionner que, conformément aux principes du budget de fonctionnement, les ressources humaines utilisées mentionnées dans le plan de dépenses sont calculées en équivalents de travail à plein temps. Les facteurs équivalents de travail à plein temps (ETP) correspondent au nombre d'heures de travail effectuées chaque semaine par un employé calculées selon le rapport existant entre les heures d'affectation et les heures normales de travail.

Remarque : Le nom officiel de l'organisme est le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) alors que son titre d'usage est le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Les deux noms sont utilisés dans le présent document.

Budget des dépenses
1996-1997

Partie III

Bureau de la sécurité des transports du Canada



Minister / Ministre

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1997-III-73
ISBN 0-660-59934-1

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 1996-1997

ISBN 0-660-59934-1

Partie III

Plan de dépenses

Government Publications

A1
N
E 77

Treasury Board of Canada Secretariat

1996-97 Estimates

LIBRARY
MAR 15 1996
University of Toronto

ISBN 0-660-59932-5

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1997-III-70
ISBN 0-660-59932-5



1996-97 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada Secretariat

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of the reader.

It consists of a Departmental Overview providing an introduction to the department and an Expenditure Plan for each of the department's programs.

Each Program Expenditure Plan begins with details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the program's financial performance over the past year.

For each Program Expenditure Plan, an overview section provides information on key elements of the program's current plans and performance, as well as background information. This is followed by more detailed activity information that forms the basis for the resources requested. The document then provides supplementary information on the composition of the program's resources, which includes additional explanations and analyses.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within the Program Overview of each Expenditure Plan, where appropriate, the financial summary provides cross-references to more detailed information found elsewhere in the Plan. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that the Program Overview section of the Expenditure Plan for the Central Administration of the Public Service Program has been restructed to correspond with changes introduced by the new business plan process.

It should also be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resources consumption reported in this Expenditure Plan is measured in terms of employee full time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works each week by calculating the rate assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Departmental Overview **1-1**

Central Administration of the Public Service Program **2-1**

Government Contingencies and Centrally Financed Programs **3-1**

Employer Contributions to Insurance Plans Program **4-1**

Departmental Overview

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other ministers who are nominated by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat is headed by the Secretary of the Treasury Board and Comptroller General for Canada, who reports to the President of the Treasury Board.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat operates under the broad authority of sections 5-13 of the *Financial Administration Act*, as well as other Acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. The Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

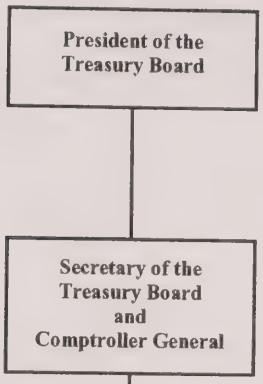
This Departmental Expenditure Plan describes the programs administered by the Treasury Board Secretariat. The following is a brief summary of each program.

Central Administration of the Public Service: This consists of four activities, three of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, financial and information management, systems and technology; the fourth provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other two programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other appropriations for paylist and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources, when appropriate, to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contributions to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

Figure 1: Relationship of Organization to 1996-97 Program Expenditures ($000)



	Deputy Secretary Program Branch	Deputy Secretary Human Resources Branch	Deputy Secretary Official Languages and Employment Equity Branch	Deputy Secretary and Deputy Comptroller General Financial and Information Management Branch	Adminis-tration	Total
Central Administration of the Public Service	17,907	16,665	4,534	17,905	19,994	77,005
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	461,369					461,369
Employer Contributions to Insurance Plans Program		893,972				893,972
Total	479,276	910,637	4,534	17,905	19,994	1,432,346

Figure 2: Departmental Spending Plan by Program

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Change $	Change %	For Details see page
Central Administration of the Public Service	**77,005**	81,918	(4,913)	(6.0)	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	**461,369**	451,369	10,000	2.2	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	**893,972**	738,129	155,843	21.1	4-3
Total Budgetary	**1,432,346**	1,271,416	160,930	12.7	

Central Administration of the Public Service Program

1996-97 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 2-4
B. Use of 1994-95 Authorities 2-5

Section I
Program Overview

A. Background
  1. Introduction 2-6
  2. Mandate 2-6
  3. Program Objective 2-6
  4. Program Organization for Delivery 2-6
B. Planning Perspective
  1. External Factors Influencing the Program 2-8
C. Plans for 1996-97
  1. Highlights 2-10
  2. Recent Program Accomplishments 2-13
  3. Summary of Financial Requirements 2-16

Section II
Analysis by Activity

A. Expenditure Management 2-17
B. Personnel Management 2-23
C Financial and Information Management 2-36
D. Administration 2-43

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
  1. Financial Requirements by Object 2-49
  2. Personnel Requirements 2-50
  3. Transfer Payments 2-51
  4. Net Cost of Program 2-51
B. Topical Index 2-52

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Central Administration of the Public Service Program		
1	Program Expenditure	**69,989**	75,190
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	**49**	49
(S)	Contributions to employee benefit plans	**6,967**	6,679
	Total Program	**77,005**	81,918

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1996-97 Main Estimates**
	Central Administration of the Public Service Program	
1	Central Administration of the Public Service - Program expenditures, the grant listed in the Estimates and contribution and, authority to spend revenues received during the year arising from activities of the Treasury Board Secretariat	**69,989,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates				1995-96 Main Estimates
	Budgetary			**Total**	
	Operating	Transfer Payments	Less: Revenues credited to the Vote		
Expenditure Management	18,007	. . .	100	**17,907**	16,963
Personnel Management	21,299	. . .	100	**21,199**	22,726
Financial and Information Management	17,899	6	. . .	**17,905**	19,234
Administration	20,236	108	350	**19,994**	22,995
	77,441	114	550	**77,005**	81,918

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Central Administration of the Public Service Program			
1	Program expenditures	79,582,000	84,294,360	**80,686,490**
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	48,645	48,645	**48,645**
(S)	Contributions to employee benefit plans	7,135,000	7,135,000	**7,135,000**
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	. . .	4,774	**4,774**
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	. . .	4,677	. . .
	Total Program - Budgetary	86,765,645	91,487,456	**87,874,909**

Section I
Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies and directives for the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the *Financial Administration Act*, the *Public Service Staff Relations Act*, and the *Official Languages Act*. In addition, the Governor in Council has authorized the Treasury Board to implement certain provisions of the *Public Service Superannuation Act*, the *Supplementary Retirement Benefits Act,* and other superannuation Acts. The Board also has responsibilities under other Acts, usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The Central Administration of the Public Service Program supports the Treasury Board in carrying out its statutory responsibilities for the management of the government's human, financial, and materiel resources.

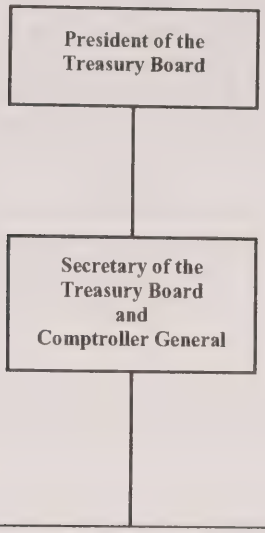
4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service Program comprises four activities: Expenditure Management, Personnel Management, Financial and Information Management, and Administration.

Organizational Structure: Figure 1 shows the reporting relationships of the five branches of the Secretariat and their corresponding resources. The activity and branch structures relate directly to each other, with the exception of the Personnel Management activity which includes the Human Resources Branch and the Official Languages and Employment Equity Branch.

The resources shown under Administration include the costs of the President's and the Secretary's offices, the Planning and Communications Directorate, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of administrative services.

Figure 1: 1996-97 Resources by Organization and Activity



	Deputy Secretary Program Branch		Deputy Secretary Human Resources Branch		Deputy Secretary Official Languages and Employment Equity Branch		Deputy Secretary and Deputy Comptroller General Financial and Information Management Branch		Adminis-tration		TOTAL	
ctivity	$000	FTE	$000	FTE	$000	FTE	$000	FTE	$000	FTE	$000	FTE
xpenditure Management	17,907	189									17,907	189
ersonnel Management			16,665	205	4,534	53					21,199	258
inancial and Information Management							17,905	166			17,905	166
dministration									19,994	224	19,994	224
	17,907	189	16,665	205	4,534	53	17,905	166	19,994	224	77,005	837

B. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

As the general manager of the Public Service, the Treasury Board responds to government priorities that reflect the social and economic concerns of the country. The government has already undertaken major policy directions – such as fiscal restraint and deficit reduction, the Program Review, unemployment insurance reform, and the clarification of jurisdictional responsibilities – which will continue to shape and guide its actions and which the Secretariat will continue to support.

The government is faced with a number of dominant and competing pressures, including globalization, rapid technological change, and increasing complexity of balancing social, economic and environmental considerations. The priority of deficit reduction means that fewer resources are available to help manage these increasing pressures for change.

One theme that has emerged as increasingly important – in the Budget, in the Program Review, in discussions on unity and jobs and growth, and in social and economic policy decisions – is the need to show that such changes add up to a commitment to good government.

The Secretariat will have to emphasize its dedication to improving government in the way it exercises its stewardship over 120 Public Service organizations with 330,000 employees and a salary budget of $18.8 billion. One of its key objectives is to meet the government's goals for reducing the deficit and transforming the government by fiscal restraint, streamlining federal policy and program structures, and managing resources better. This central agency role will involve providing direction, guidance, and enabling measures to departments that will result in adjustments to budgets, programs, and services across Canada, as well as supporting initiatives to harmonize program delivery and improve efficiency with other levels of government. In addition, the coming year will pose significant labour relations challenges. Salary increments are due to recommence in July 1996, the wage freeze expires in February 1997, and significant wage gaps in certain regions of the country have developed. Furthermore, pay equity issues are before the Human Rights Tribunal, the pay and classification systems are under review, and experiments in performance and productivity pay are to be tested during the year.

As the employer of the Public Service, the Treasury Board will have to comply with the requirements of the *Employment Equity Act*, which the Canadian Human Rights Commission will audit. The impact on the Secretariat will be significant in that its present responsibilities will become critical to ensure that the whole Public Service meets the requirements.

The emerging agenda on Public Service reform sets the stage for the Secretariat to shift its priorities to meet the central leadership challenge. An essential part of that will involve strengthening its relationships with the other central agencies and developing more complementary roles in supporting Treasury Board and other Cabinet ministers. However, the Secretariat must also accelerate the clarification and balancing of existing and new accountability regimes and better business management systems in order to provide to the public a model of more transparent and responsive collective management of public sector resources.

The government must be more concerned about results; it can no longer function strictly as an administrator of rules. Canadians want improvements in how the government operates, including

friendly, respectful, courteous service, fast response times, and value for money. The Public Service's ultimate goal must be to deliver quality services to Canadians at a price taxpayers can afford. Consequently, it must find innovative means to ensure that Canadians continue to receive the basic services.

The Secretariat will continue to transform government by modernizing the Public Service's management framework. To support the delivery of streamlined and affordable services to the Canadian public, the Secretariat is implementing initiatives to provide quality services, a better Expenditure Management System, a modernized Financial Information System, the smarter use of modern information technology, and the strengthened review of government activities.

C. Plans for 1996-97

1. Highlights

The resources requested in these Estimates are to achieve the following major goals during the 1996-97 fiscal year.

INFRASTRUCTURE WORKS

Canada Infrastructure Works Program: The Office will continue monitoring program implementation and completion of the program evaluation (page 2-47).

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Accountability and review strategies: To further good government, the roles and responsibilities of the Secretariat and departments in managing programs and strengthening evaluation, audit and review activities will be defined (page 2-37).

Review of the *Financial Administration Act* (FAA): Work will continue on the comprehensive review of the FAA to improve accountability and self-management of departments (page 2-38).

Service delivery to the public: Following the President's commitment in March 1995 before the Standing Joint Committee on Official Languages, the Official Languages and Employment Equity Branch will continue to ensure action plans prepared by all institutions subject to the *Official Languages Act* improve the quality of services to the public in both official languages in all designated offices (page 2-29).

New *Employment Equity Act*: The Official Languages and Employment Equity Branch will put in place a comprehensive strategy to ensure that the necessary adjustments are made to the employment equity program and the Public Service of Canada conforms to the new provisions of the Act (page 2-29).

Human resources policy review: Work will continue to streamline, simplify and reduce policies and guidelines (page 2-24).

Accountability: The adoption of a new policy framework to guide human resource decisions in alternative delivery situations requires both legislative changes and policy changes (page 2-24).

EXPENDITURE MANAGEMENT

Resource planning and management: The experience gained with the Expenditure Management System introduced in early 1995 will be reviewed to determine the system's effectiveness (page 2-19).

Estimates reform: Depending on the results of a planned evaluation of six pilots, departmental performance reports will be introduced in the fall of 1996 and in-year updates before the end of the year (page 2-19).

Financial Information Strategy (FIS): Work will progress on modernizing financial systems, including the introduction of accrual accounting, through the ongoing implementation of FIS (page 2-38).

Labour relations: The HRB will study a new model of collective bargaining to prepare for the scheduled end of the suspension of collective bargaining in February 1997 and to deal with simplifying the National Joint Council process (page 2-25).

Streamlining of pension administration: Work on Public Service pension reform will continue (page 2-25).

Government downsizing: The monitoring of government downsizing will continue and progress reports will be issued quarterly (page 2-25).

LEADERSHIP AND INNOVATION

Alternative program delivery: The Secretariat will participate in a task force to propose legislative and non-legislative reform to support alternative program delivery and will assist departments to pursue alternative delivery arrangements (page 2-19).

Real property and materiel management: The Secretariat will help to convert the Federal Real Property Information System and implement user pay for grants in lieu of taxes revisions to the *Federal Real Property Act*, land disposals, and the Federal Fleet Initiative (page 2-19).

Regulatory affairs: The Secretariat will assist departments to complete the government's regulatory reform agenda, which includes cooperation with other governments, reviewing regulations from the perspective of the industrial sector, and improving the training of regulators (page 2-20).

Crown corporations: The Secretariat will assist in monitoring the mandate reviews of nine Crown corporations. New organizational models, based on the corporate form, will be developed for consideration as options for the better delivery of government services (page 2-20).

Privatization: The Secretariat will help line departments to review the feasibility of commercializing or privatizing certain operations, identify candidates for this purpose, and take the lead, as appropriate, in managing the sale transactions (page 2-20).

Quality Service Initiative: The Secretariat will continue to guide the implementation of quality services on a government-wide basis through such actions as providing tools (e.g., quality service guides), removing barriers to innovation, and monitoring progress (pages 2-30, 2-38).

Renewing government services: The Secretariat will provide leadership in reforming administrative processes and systems through measures designed to implement the *Blueprint for Renewal of Government Services Using Information Technology* (page 2-39).

Regional workshops on official languages: The Official Languages and Employment Equity Branch (OLEEB) will provide guidance to federal institutions to meet their obligations under the *Official Languages Act* through regional workshops (page 2-30).

Special Measures Initiatives Program (SMIP): The OLEEB will support the implementation of the Employment Equity Program, mainly by coordinating the SMIP, which contributes to innovation and changing corporate culture (page 2-30).

Public Service renewal: In-depth analysis of recruitment and retention issues will be carried out in the context of Public Service Renewal (page 2-26).

Human resources initiatives: A program to share best practices on completed or ongoing human resources initiatives will be carried out (page 2-26).

2. Recent Program Accomplishments

Highlights of recent accomplishments under this Program include the following:

INFRASTRUCTURE WORKS

Program implementation: Progress payments and final billings from municipalities and other applicants for completed work up to the end of 1995-96 are expected to result in total federal expenditures of about $1.4 billion over the first two years of the program or about 75 per cent of total federal allocations. Spending by the three levels of government will have totalled about $4.7 billion (page 2-47).

Program evaluation: The program evaluation was launched and the evaluation methodology provided to federal agencies involved in implementation as well as to the provinces and territories (page 2-48).

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Accountability and review strategies: A number of key initiatives were undertaken that strengthen accountability and review on a government-wide basis. These include publication of the President's annual report on review, which was tabled in the House in November 1995 (page 2-40).

Review of the *Financial Administrative Act*(FAA): Preliminary work was completed on identifying the changes required in the FAA to enable implementation of accrual accounting (page 2-39).

Service delivery to the public: The Official Languages and Employment Equity Branch (OLEEB) initiated a follow-up in all federal institutions to ensure that they meet their obligations to serve the public in both official languages in all designated offices (page 2-31).

New *Employment Equity Act*: In partnership with the Department of Human Resources Development, the OLEEB participated in the development and adoption of the new *Employment Equity Act* (page 2-31).

Employment Equity Accountability Framework: The OLEEB completed the development of the Framework to provide guidance to departments in selecting the most effective means of delivering programs and measuring performance in attaining employment equity goals (page 2-31).

Employment equity numerical targets: were released to departments and agencies for recruitment and promotion from 1995 to 1998 to serve as references in the goal of equitable representation and participation of members of the four designated groups (page 2-32).

Assembly of Manitoba Chiefs' complaints: The OLEEB resolved complaints of employment discrimination filed with the Canadian Human Rights Commission against some federal departments and agencies (page 2-32).

Business planning and the human resources element: The Human Resources Branch's Business Planning Group reviewed all departmental Business Plans to provide advice to departments on strategies to align their human resources management with their changing business directions (page 2-26).

Accountability: The Human Resources Management Accountability Framework (HRMAF) has been integrated into the framework for Accountability for Good Management in the Public Service (page 2-26)

EXPENDITURE MANAGEMENT

Resource planning and management: The Secretariat played a major role in the introduction of the new Expenditure Management System, the subsequent review of departmental Business Plans, and the update of multi-year spending plans (page 2-20).

Estimates reform: Since the reform of the Estimates project began about a year ago, parliamentarians, departmental officials, Auditor General staff, and other stakeholders have been consulted to help develop and assess ideas to improve the usefulness of the expenditure management information provided to Parliament. Part III documents for six pilot departments have been substantially revised for this fiscal year (page 2-21).

Financial Information Strategy: The Treasury Board approved this initiative in November 1995 (page 2-41).

Government downsizing: Progress reports on the employment reductions in the Public Service resulting from the Program Review are now published for every quarter. A number of measures were introduced to assist departments downsize and meet their Program Review objectives through salary savings (page 2-27).

Streamlining of pension administration: The administration of the pension plans for the Public Service of Canada, the Canadian Forces, and the Royal Canadian Mounted Police was reviewed (page 2-27).

Pensions policies: A number of changes regarding the *Income Tax Act*, early retirement, and the pensions of Members of Parliament were introduced (page 2-27).

Classification review: The Secretariat is working closely with key stakeholders to finalize the design of the Universal Classification Standard (page 2-27).

LEADERSHIP AND INNOVATION

Alternative program delivery: The Secretariat developed a framework to provide guidance to departments in selecting the best means of delivering programs and services (page 2-21).

Real property and materiel management: Considerable progress was made on a series of major land disposals. The Secretariat developed and promoted the Federal Motor Vehicle Fleet Initiative, which included assisting with the passage of the *Alternative Fuels Act* (page 2-21).

Special Operating Agencies (SOAs): Three SOAs were established this year: the Canada Retail Debt Agency, the Canadian Tourism Commission Secretariat, and the Canadian Forces Housing Agency (page 2-21).

Regulatory affairs: The Treasury Board's Regulatory Policy was updated as part of the government's reform agenda to take into account the current fiscal environment, new government priorities, and trade agreements (page 2-21).

Crown corporations: Guidelines on corporate governance were prepared to strengthen the effectiveness of the boards of directors of Crown corporations. The Service Enterprise Corporation was developed as an alternate means of delivering government services (page 2-22).

Privatization: The Secretariat managed the sale of Petro-Canada shares, coordinated government involvement in the sale of CN shares, and assisted in reviews for commercializing the Air Navigation System and privatizing the Canada Communication Group, the Centre for Information Technology Innovation, and National Capital Commission property management and maintenance operations (page 2-22).

Quality Service Initiative: The Cabinet approved this in June 1995 (pages 2-32, 2-41).

Supporting innovative service delivery: The Treasury Board approved a general direction and several specific approaches to implement the *Blueprint for Renewal of Government Services Using Information Technology* in November 1995 (page 2-41).

Regional workshops on official languages: In keeping with the President's announcement made in March 1995 to the Standing Joint Committee on Official Languages, the OLEEB provided workshops to managers and employees of federal institutions in most provinces and the two territories on the delivery of federal services in both official languages (page 2-32).

Self-identification: To improve this process, the OLEEB co-hosted a symposium that brought together more than 300 participants and specialists from the public and private sectors (page 2-34).

Special Measures Initiatives Program: Through the approval of more than 65 projects originating in more than 30 departments and agencies across Canada, this Program contributed significantly to achieving the employment equity objectives of hiring, promoting, and retaining members of the four designated groups (page 2-34).

Renewal of the Executive group: A demographics study of this group was carried out (page 2-28).

Forum '95: The Human Resources Branch met with senior officials of all Public Service unions to brief them on various activities in the Public Service (page 2-28).

Harassment in the workplace: In 1995 departments were informed of the rights of complainants (page 2-28).

3. Summary of Financial Requirements

Figure 2: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1996-97	Estimates 1995-96	Change	For Details See Page
Expenditure Management	**18,007**	16,963	1,044	2-17
Personnel Management	**21,299**	22,726	(1,427)	2-23
Financial and Information Management	**17,905**	19,234	(1,329)	2-36
Administration	**20,344**	22,995	(2,651)	2-43
Total expenditures	**77,555**	81,918	(4,363)	
Less: Revenues credited to the Vote	**550**	. . .	550	
Net expenditures	**77,005**	81,918	(4,913)	
Human resources* (FTE)	**837**	886	(49)	

* See Figure 9, page 2-50, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The changes in financial requirements for 1996-97, which are 6 per cent or $4.9 million lower than the 1995-96 Estimates, are due to:

	($000)
• a general increase in contributions to employee benefit plans;	288
• an increase in operating costs due to an increase in recoverable costs for conferences and workshops of $550,000; the transfer in of $76,000 for the Crown corporation report from Public Works and Government Services Canada; the expiry of resources for the Infrastructure Works program of $539,000; and, the transfer price of $28,000 for the reclassification of resources for an increase in personnel costs;	59
• a general decrease due to Program Review and other previous Budget reductions; and	(4,710)
• an increase in revenues credited to the Vote.	550

Section II
Analysis by Activity

A. Expenditure Management

Objective

To provide leadership, direction and advice to departments and agencies on expenditure management, regulatory affairs, and property and materiel management in support of efficient and effective program delivery through the development of appropriate policies and procedures. To review departmental plans and programs, and to provide advice and recommendations to the government on specific proposals that:

- reflect the priorities that the government assigns to the objectives;
- increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- increase the efficiency with which the financial resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in the operation of programs; and
- develop the Estimates for the approval of Parliament.

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board and Comptroller General for Canada. The activity has six sub-activities.

Program Analysis: analyses policy and multi-year program requirements to advise the Treasury Board on the allocation of resources. This sector also communicates to departments and agencies the policies, directives and decisions of the Treasury Board that affect the use and level of resources.

Expenditure Coordination: provides technical support to branch staff and instructions to departments in the preparation of Business Plans, Main Estimates submissions, including Part III of the Estimates, and publishes the *Main* and *Supplementary Estimates*. This sector also: maintains an up-to-date account of planned government expenditures; provides advice on expenditure-related issues of a government-wide nature, including policy development related to expenditure management, innovative management frameworks and initiatives; and conducts analyses of government spending.

Crown Corporations and Privatization: provides the President of the Treasury Board and the Minister of Finance with analyses and advice on the policies, legislation, activities and resources of Crown corporations and other corporate interests of the Government of Canada. This sector prepares an annual report on these corporate entities for Parliament. It also provides the Secretariat and Department of Finance with analysis and advice on federal privatization initiatives, assists line

departments in pursuing privatization and commercialization initiatives, and undertakes the privatization of Crown corporations, equity holdings, and government services.

Regulatory Affairs: develops policies and processes in consultation with departments and agencies and the private sector and helps departments to improve their management of regulatory programs. This sector identifies government-wide regulatory policy issues and works with departments to resolve problems.

Real Property and Materiel: contributes to the good management of federal materiel, real property, and government services by: advising ministers on related issues; developing, communicating, and monitoring central policies; and supporting the development of professional communities.

Management: provides executive direction and coordinates the planning and management activities of the branch. It includes the deputy secretary's office.

Resource Summary

The Expenditure Management Activity accounts for 23 per cent of the total 1996-97 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 23 per cent of the total departmental work force.

Figure 3: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Program Analysis	**5,784**	**68**	4,673	60	5,238	63
Expenditure Coordination	**3,842**	**43**	3,259	36	3,411	37
Crown Corporations and Privatization	**2,950**	**35**	2,927	36	3,261	39
Regulatory Affairs	**1,111**	**13**	1,249	10	1,141	11
Real Property and Materiel	**3,246**	**22**	3,553	23	3,835	25
Management	**974**	**8**	1,302	11	776	7
	17,907	**189**	16,963	176	17,662	182

Note: Due to a reorganization, the amount for 1994-95 has been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 78 per cent of total activity expenditures.

Performance Information and Resource Justification

PLANS FOR 1996-97

The major initiatives for the new fiscal year include the following:

EXPENDITURE MANAGEMENT

Resource planning and management: The Secretariat plans to conduct another review of the Business Plan concept and processes after the second year of using it. It will develop proposals for further modifications based on that review and on the experience of departments and agencies as well as those of Treasury Board ministers.

Estimates reform: The revised Part III documents tabled this year will be evaluated to assess whether they represent a real improvement and to identify opportunities for further improvements. Other elements will be introduced, including fall performance reports and in-year updates for the pilot departments, a revised Part II for the 1997-98 fiscal year, and getting more departments to use the new format.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Alternative program delivery:

- Alternative Program Delivery Task Force: The Secretariat will participate in a task force to propose legislative amendments and non-legislative changes required to enable departments to implement a range of alternative means of program and service delivery.

- Change management: The Secretariat will work with departments to help them implement proposals to shift current operations to alternative means of delivery in order to support departmental Business Plans and Program Review decisions.

Real property and materiel management:

- Real Property information: The Secretariat will complete the integration of its two real property information systems. Departmental reporting will be able to use interactive electronic technology in place of the current paper-based reports. The Secretariat will also carry out an assessment of departmental real property information systems.

- Operating Budgets: The Secretariat will lead implementation of a user pay initiative for federal grants in lieu of taxes. The Secretariat will also assist Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to develop 'funding envelopes' within its budgets for departments' accommodation needs.

- *Federal Real Property Act* (FRPA): As a result of an assessment of the FRPA, which was promulgated in 1992, the Secretariat will consider further legislative amendments to simplify and expedite the conveyancing of federal lands.

- Land divestiture: The Secretariat will continue its work with custodian departments, PWGSC, and the Canada Lands Company to facilitate the divestiture of federal lands.

- Federal Fleet Initiative: The Secretariat will lead government in developing the regulations, policies, and reporting required to implement the *Alternative Fuels Act* and will assist departments to implement the Federal Fleet Initiative.

Regulatory affairs: The Secretariat will assist departments to complete the government's regulatory reform agenda. This entails cooperation with other governments, the review of regulations from the perspective of industrial sectors, and improving the training of regulators by issuing guides and holding best practices workshops. An advisory guide is being developed for publication in March 1996.

Crown corporations: The Secretariat will assist in monitoring mandate reviews on nine Crown corporations and in the implementation of the marine transport strategy in 14 others. New organizational models based on the corporate form will be developed for consideration as options to deliver government services better. Improved governance will be a priority.

Privatization: The Secretariat will identify candidates for commercialization and privatization, help line departments review the feasibility of commercializing or privatizing certain operations (e.g., Air Navigation System, Canada Communication Group), and take the lead, as appropriate, in managing the sales.

RECENT ACCOMPLISHMENTS

The Program Branch recently carried out the following major activities:

EXPENDITURE MANAGEMENT

Resource planning and management: A key element of the Expenditure Management System was the introduction of Business Plans as a partial replacement for Multi-Year Operational Plans. The first year of the Business Plan process was a learning experience for both the Secretariat and departments. As part of the process, the Canadian Centre for Management Development (CCMD) and the Secretariat ran joint preparatory seminars. By November, the Treasury Board had dealt with all Business Plan submissions, either through individual presentations by the minister concerned or through an overview report by the Secretariat.

Based in part on a report from an independent consultant engaged to review the experience of the first cycle, as well as on input from the Treasury Board's Senior Advisory Committee and on its own experience, the Secretariat gained the Treasury Board's approval for modifications for the next cycle.

The experience gained, together with the modifications the Treasury Board approved, formed the basis for another round of joint Secretariat and CCMD seminars for departments and agencies. These seminars were more than training sessions. As a forum for further exchange of views on experiences with the first cycle, they provided the Secretariat with valuable information as it continued to adjust its approach.

Estimates reform: All the stakeholders have responded positively to the ideas upon which the proposed changes are based. The House of Commons concurred with a report from the Standing Committee on Procedure and House Affairs that six departments would table revised Part IIIs for the 1996-97 fiscal year. Guidelines have been prepared for the initial two new documents (departmental plans and performance reports) and courses provided by the CCMD on the new approach. An evaluation framework completed for the revised Part III documents will be implemented over the next few months.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Alternative program delivery: The Treasury Board approved a Framework for Alternative Delivery to assist departments to select the best means of delivering programs and services. The Framework sets out the following strategies: focus on the client to deliver quality services; emphasize core programs and services providing value for money; design flexible means to deliver programs manage and human resources; commercialize government enterprise to make government operations more businesslike; arrange partnerships to build on the strengths of other sectors; and privatize government services where that makes sense. The Secretariat has worked with departments to help them to implement alternative means of delivery for achieving their Business Plan directions.

Real property and materiel management:

- Federal Fleet Initiative: The Secretariat assisted in developing modifications to a bill on the use of alternative-fuel motor vehicles within the federal government, which Parliament approved as the *Alternative Fuels Act*. The Secretariat also developed and promoted the Federal Fleet Initiative, which incorporates the Act's requirements and includes additional measures to make the federal fleet of vehicles more cost-effective and environmentally friendly.

- Land divestiture: Considerable progress was made on a series of land disposals and divestitures, particularly related to DND bases, resulting from Program Review decisions. In addition, the Secretariat helped Public Works and Government Services Canada to revise the structure of the Canada Lands Company to serve as the government agent for major disposals.

Special Operating Agencies (SOAs): Three SOAs were established this year including the Canada Retail Debt Agency, the Canadian Tourism Commission Secretariat and the Canadian Forces Housing Agency. That brings the number of SOAs to 17 with a further three being developed for approval.

Regulatory affairs:

Highlights of regulatory reform progress to date include the following:

- The government has revoked or revised more than 320 regulatory requirements. By the end of 1996, it will have revoked or improved a further 300.

- The government improved regulations in six key areas: biotechnology, health, food and therapeutic products, mining, automotive, forest products, and aqua culture.

- The government is putting systems in place to reduce the amount of paper burden caused by government information requirements and so reduce costs to small businesses.

- The Treasury Board's Regulatory Policy was updated. Although the core of the policy remains unchanged, the key changes require regulatory departments to ensure that information and administrative requirements are limited to those that are truly necessary and impose the least possible cost on Canadians.

- The Business Impact Test or equivalent must be used to consult business on major regulations and to help assess the impact on business in the cost-benefit analysis of the regulatory proposal. The Secretariat and Health Canada carried out studies as part of the re-engineering of aspects of the department's regulatory programs.

- Working with regulatory departments, the Secretariat developed quality management standards. These are now official directives for federal regulatory authorities and will help the government ensure that departmental complaint mechanisms follow good management principles, including early complaint resolution and better access by affected parties to procedures.

- The Secretariat promoted the process of regulating smarter through:
  – publications, brochures, and guidelines on all aspects of regulatory management;
  – new World Wide Web access to guidelines and other information of importance to regulators and the public;
  – a system that shares the lessons learned with those managing regulatory change; and
  – new training courses on using plain language in regulation, alternatives to regulation, cost-benefit analysis, and regulatory impact.

Crown corporations: The productivity and efficiency of Crown corporations improved, resulting in reduced budgetary appropriations and an increase in their net income. The effect of a policy on marine transportation on 14 Crown corporations was reviewed. The Service Enterprise Corporation (SEC), the Federal-Provincial Partnership Corporation (FPPC) and a Mixed Enterprise Corporation (MEC) were developed to enhance the use of the corporate form to improve delivery of government services. A document entitled *Guidelines on Corporate Governance for Crown Corporations* and a booklet responding to common questions about Crown corporations were developed. A mandate review and amendments to legislation enabled the Federal Business Development Bank to serve small and medium enterprises better. Changes to the *Municipal Grants Act* as it applies to Crown corporations were recommended.

Privatization: The Secretariat managed the sale of 123.9 million Petro-Canada shares that yielded $1.7 billion and coordinated involvement in the sale of 80 million CN shares that yielded $2.1 billion. It also supported Transport Canada's review and negotiations with Nav Canada for the commercialization of the Air Navigation System. Advice was provided to: PWGSC on the privatization review of the Canada Communication Group; Industry Canada on the proposed privatization of the Centre for Information Technology Innovation; and to the National Capital Commission on the privatization of its property management and maintenance operations.

B. Personnel Management

Objective

To develop, communicate and evaluate human resources, official languages and employment equity policies and instruments that help departments manage human resources and that promote effective employer-employee relations in the Public Service.

Description

This activity includes two branches. Heading each branch is a deputy secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board and Comptroller General for Canada. The activity has two sub–activities, each of which relates directly to a branch.

Human Resources Management: is the responsibility of the Human Resources Branch, which provides leadership in the management of Public Service human resources. Effective human resources policies and practices are essential to departments in delivering services to Canadians. The key elements of the human resources management framework are: compensation and benefits, classification, management of the Executive and excluded groups, employer-employee relations, and employment adjustment.

Official languages and employment equity: provides strategic orientation and coordination to support the Official Languages Program in federal institutions and the Employment Equity Program in the federal Public Service through the Official Languages and Employment Equity Branch.

Its official languages mandate includes service to the public, language of work, and the participation of English-speaking and French-speaking Canadians in the Public Service. With regard to employment equity, it oversees the equitable representation and participation of members of the four designated groups, visible minorities, Aboriginal Peoples, persons with disabilities, and women, in proportion to their presence in the workforce. It also formulates strategies for reaching employment equity targets. The branch develops and communicates policies and programs related to official languages and employment equity and provides interpretations and support as required. It determines the information needs for the two programs, ensures that the required information systems are in place, and interprets related statistics. The branch is also responsible for monitoring the effective implementation of the programs, consulting with federal institutions, and producing an annual report to Parliament for each program.

Resource Summary

The Personnel Management Activity accounts for 28 per cent of the total 1996-97 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 31 per cent of the total departmental workforce.

Figure 4: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1996-97		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Human Resources Management	**16,665**	**205**	17,822	220	18,871	237
Official Languages and Employment Equity	**4,534**	**53**	4,904	53	5,517	58
	21,199	**258**	26,502	273	24,388	295

Personnel costs account for 78 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are 14 per cent for professional and special services and 4 per cent for transportation and communications.

Performance Information and Resource Justification

HUMAN RESOURCES MANAGEMENT

PLANS FOR 1996-97

The major initiatives for the new fiscal year include the following:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Human resources policy review: The Human Resources Branch (HRB) will continue the review of human resources policy to eliminate, consolidate and streamline human resources policy instruments and to make key policies and plans more cost-effective and less burdensome on the Secretariat and departments. Phase III is the implementation of recommended action plans with respect to each instrument that has to be changed.

Accountability: The HRB will help departments to implement the human resources component of Treasury Board's Accountability for Good Management in the Public Service. The branch will also develop and implement a management accountability framework for departure programs.

Human resources management: Implement the Alternative Service Delivery Framework. This will require legislation to amend the *Work Force Adjustment Directive* and portions of the *Public Service Employment Act*, *Public Sector Compensation Act* and perhaps the *Financial Administration Act*.

Occupational safety and health: The HRB will review the Canada Occupational Safety and Health Regulations (Part II of the *Canada Labour Code*).

EXPENDITURE MANAGEMENT

Business planning and the human resources element: The HRB will continue to work with departments to promote the integration of human resources strategies in their Business Plans and to pursue cost-effective solutions to human resource management issues in those plans.

Labour relations:

- National Joint Council (NJC): The HRB will: develop legislative proposals to enable the Treasury Board to establish joint working arrangements with certified bargaining agents and to represent the Employer in the administration of joint plans and activities; initiate a thorough review of the direct and associated costs of consultation to the employer of NJC directives deemed to be part of collective agreements and of the joint administration of benefit plans; develop, in consultation with the NJC bargaining agent representatives, an operating model and funding strategy for the office of the NJC's General Secretary that will ensure that NJC activities are efficient and cost-effective; and engage in the cyclical review of NJC directives.

- Collective Bargaining: The HRB will continue to build a better long-term government-wide dialogue with Public Service bargaining agents and to foster a closer working relationship between departments and unions to achieve no-cost changes that will provide maximum operational flexibility to departmental managers. The branch will develop strategies for the orderly resumption of collective bargaining due to begin early in 1997. If the Universal Classification Standard is adopted, the branch will have to negotiate a compensation framework for the new pay structures and conversions.

Pay administration: The HRB will continue to support the implementation of the recommendations of the Pay and Benefits Re-engineering Project, as well as support the evaluation of People Soft Payroll and similar software packages to determine whether they meet most of the government's compensation processing requirements.

Classification review: The HRB will work closely with key stakeholders, including departments, the Office of the Auditor General, the Canadian Human Rights Commission, and bargaining agents, in the final design stages of the Universal Classification Standard. The Standard, which focuses on key client service results, will make it easier to simplify related human resources and administrative systems and will provide a standard measure for evaluating work across the Public Service.

Streamlining of pension administration: The HRB will continue work on modernizing the management and design of Public Service pension plans. Policy development and implementation in support of privatizations, transfers, and devolutions is ongoing. The branch will review the merits of harmonizing the design and management of the three major pensions plans (i.e., Public Service, Canadian Forces, and Royal Canadian Mounted Police).

Government downsizing: The HRB will increase its monitoring of government downsizing using regular progress reports in particular. It will continue to work with Joint Adjustment Committees across the country to help affected employees. The branch will work with departments and other organisations to implement initiatives aimed at reducing the Public Service by 45,000 full-time equivalents.

Pay Equity: Complaints of gender-based wage discrimination are before a Human Rights Tribunal. The complaints cover more than 60,000 employees in six occupational groups. A decision is expected in late 1996 or early 1997.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Public Service renewal: An in-depth analysis of recruitment and retention issues will be carried out, and the annual report "Employment Statistics for the Federal Public Service" published. In addition, research related to succession issues for the Executive group will be done.

Human resources initiatives: The HRB will create an inventory of recently completed or ongoing human resources initiatives in partnership with federal government departments, Crown corporations, and other organizations with links to the federal government.

Forum '96: The HRB will continue with this labour-management information exchange forum originally established as Forum '92. Its aim is to provide unions with information and updates on proposed and ongoing activities in the Public Service and with the opportunity to express their opinions and concerns.

RECENT ACCOMPLISHMENTS

The Human Resources Branch (HRB) recently carried out the following major activities:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Business planning and the human resources element: The HRB set up a Business Planning Group to work with departments to ensure that they integrate human resources strategies into their Business Plans. The Group reviewed and analyzed all departmental Business Plans for their human resources implications and provided feedback and advice to departments on how to develop strategies to align their human resources management with their changing business directions. The plans identified issues where changes to Treasury Board policies would make it easier to develop these strategies. Two examples: the Treasury Board approved a new guaranteed home sale plan; and issues related to the management of the science and technology community are now under review.

Accountability: The work on the Human Resources Management Accountability Framework has been used as a basis to expand and integrate the framework for Accountability for Good Management in the Public Service. The performance indicators for the human resources component have been refined to reflect outcomes and impacts - hence, more emphasis on results than detailed compliance.

Occupational safety and health: The HRB was a member of a federal tripartite working committee with employers and union representatives to review legislative reform proposals relating to Part II of the *Canada Labour Code*. The committee's work will assist Human Resources Development Canada to develop its proposed revisions to Part II.

Work-related illness or injury (WWII) management framework: Under the leadership of the Secretariat, a Special Committee of the National Joint Council developed an integrated framework and tools to manage WWII in the Public Service. The management of these illnesses and injuries will make it easier for a prompt, safe, and effective return to work. An accountability framework and the essential elements of an information system are described to support proactive management of all aspects of WWII. Guidelines on prevention, investigation, claims and leave management, administration of the disability priority, have been developed, a long with sample forms that

departments can use to inform employees of their status concerning benefits. A case management approach is described to effect the employee's return to work.

EXPENDITURE MANAGEMENT

Government downsizing: Starting in October 1995, the HRB published a new quarterly progress report on employment reductions in the Public Service under the Program Review. In the first six months of the fiscal year, Public Service employment decreased by 15,651 persons, of whom 9,451 were indeterminate employees. In addition, the branch introduced a new annual report on Public Service employment statistics. Measures introduced to help departments downsize included an Early Departure Incentive Program, an Early Retirement Program, and the category of Unpaid Surplus Status. There were other changes to the Work Force Adjustment Policy too. Two new voluntary leave programs (i.e., Pre-retirement Transition Leave and Leave with Income Averaging) were introduced to help employees balance work and personal lives while helping departments to meet their Program Review objectives through salary savings.

Streamlining of pension administration: The administration of the pension plans for the Public Service of Canada, the Canadian Forces, and the Royal Canadian Mounted Police was reviewed to explore opportunities for efficiencies by consolidating administration. The review indicated that a consolidation might produce some savings. The issue will be pursued along with the possible harmonization of the design and management of the plans.

Pensions policies: Regulations were established to enable the Public Service pension plan to comply with the registration requirements of the *Income Tax Act.* An Early Retirement Incentive was put in place for three years to assist with the major downsizing of the Public Service. The *Members of Parliament Retiring Allowances Act* was amended to reduce the rate at which Members of the House of Commons accrue benefits each year and to set 55 as the age at which benefits are payable for future service. Negotiations were conducted with NavCan to establish the framework for the new pension arrangements for employees of the Air Navigation Service who transfer to NavCan. A fundamental review of the management and design of the Public Service, Canadian Forces and Royal Canadian Mounted Police pension plans was continued by the respective ministerial advisory committees.

Health Care Plan: The contract to administer the Public Service Health Care Plan was publicly tendered. A new plan administrator has been appointed.

Classification review: The Human Resources Branch consulted widely on the design of the Universal Classification Standard and determined that changes were required to meet the objectives of simplification and gender neutrality as well as to clarify the Standard's intent. The Secretariat is now working closely with these stakeholders to finalize the design.

Collective bargaining: Formal collective bargaining and compensation increases, initially suspended in 1991 by the *Public Sector Compensation Act*, are not due to resume until late in 1996. During 1995-96, the Labour Relations Group prepared for the orderly resumption of collective bargaining by developing strategies that take into account new factors which may have an impact on future negotiations. These factors include the implementation of the Universal Classification Standard and the departmental involvement in two-tier bargaining.

Pay administration: During 1995-96, the Pay Administration Section supported the Secretariat's Pay and Benefits Re-engineering Project Office and the compensation community in their efforts to re-engineer existing automated and administrative pay processes.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Recruitment and development: The HRB introduced reforms to the Management Trainee Program to strengthen this program for recruiting and developing qualified candidates to assume future management positions. The Career Assignment Program (CAP) and the Interchange Program were reviewed and updated. As a result, departments were given more opportunity to participate in shaping the operation of CAP to better meet their needs. The Interchange Program was opened to all groups and levels and departments received delegation for administering it below the EX level. Over 30 FORD/IARD departmental placements were made to meet the demands for new skill requirements in the finance and internal audit communities.

Joint adjustment committees: An agreement in principle was signed with bargaining agents for the establishment of joint (labour and management) adjustment committees across the country to help affected employees.

Two new voluntary leaves: Two new voluntary leaves – Leave with Income Averaging and Pre-retirement Transition Leave – were introduced as pilot programs to help employees balance work and personal lives while helping departments to meet their Program Review objectives through salary savings.

Telework: An evaluation of the telework pilot project was conducted. The results will be communicated to key stakeholders. The policy may be revised.

Renewal of the Executive group: A complete demographic analysis of the Executive Group, including projections for the future, has been undertaken to assess the needs for rejuvenation. The revision of the existing management policy framework will follow.

Public Service employment: An annual report on employment levels in the Public Service was completed.

Forum '95: The Human Resources Branch met with senior officials of all Public Service unions to brief them on various activities in the Public Service, such as the Program Review, the Universal Classification Standard, and the impact of budgetary reductions and downsizing on departments.

Expedited adjudication: Seven sessions have been held in Ottawa and 25 cases heard and decided at minimal cost. The expedited process, which was initiated with the Public Service Alliance of Canada and the Public Service Staff Relations Board, has been extended to include another union.

Harassment in the workplace: In 1995, departments were informed that under the policy complainants have the right, subject to the provisions of the *Privacy Act,* to be informed of the corrective (including disciplinary) measures implemented as a result of a founded complaint.

OFFICIAL LANGUAGES AND EMPLOYMENT EQUITY

PLANS FOR 1996-97

The major initiatives for the new fiscal year include the following:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Official languages annual report: The President of the Treasury Board will present the status of the program for federal institutions in respect of which he has responsibility.

Service delivery to the public: The branch will offer advice and assistance to institutions for the implementation of their action plans to ensure that services in both official languages are available in all designated offices. It will pay particular attention to institutions having a six-month reporting obligation and will monitor progress in implementing their action plans. The analysis of the action plans will result in initiatives such as information sessions for managers and employees.

Official Languages Planning and Control Framework: As part of this Framework, the branch will enter into agreements with some 25 federal institutions.

Official languages audits: Audits will be conducted in the two fields of major concern: service to the public and language of work.

Employment equity annual report: The President of the Treasury Board will table in Parliament his fourth annual report on the status of the Program in federal departments and agencies.

New *Employment Equity Act*: The branch will put in place a comprehensive strategy to ensure that the necessary adjustments to the Employment Equity Program components are made and that the Public Service of Canada conforms to the new provisions of the Act. This will include: a review of the components of the Employment Equity Program: an assessment of the need to prepare regulations; adjustments to the Treasury Board's Employment Equity Policy and related policies; a review of the strategy for reaching employment equity targets, of data information systems, of guidelines on employment equity plans for departments and agencies, and of the planning of communication activities with departments and agencies; and finally the development of cooperation mechanisms with the Canadian Human Rights Commission with respect to its new audit mandate.

Employment Equity Accountability Framework: Developed in the previous fiscal year, it will be tested in a few departments and agencies as a pilot project, then modified accordingly and distributed to departments and agencies. This accountability framework will include performance indicators related to the requirements of the new legislation.

Employment equity departmental plans and annual reports: The branch will review these documents and will monitor closely the improvement in the representation of the four designated groups, especially the effect of downsizing and related activities.

Assembly of Manitoba Chiefs' complaints: Within the conciliation process established by the Canadian Human Rights Commission, the branch will pursue negotiations to complete the settlement of

the complaints of employment discrimination filed with the Commission against a number of federal departments and agencies.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Quality Service Initiative: After examining the implications of this initiative for its own organization and initiating the development of its own service standards through consultation with its clients and employees in the last fiscal year, the branch will finalize and integrate the standards into its day-to-day operations.

Regional workshops on official languages:

- In keeping with the President's announcement in March 1995 to the Standing Joint Committee, the branch will continue to provide, through workshops on service to the public in provinces where such have not been held, pertinent information, advice, and examples of best practices to managers and employees in order to help them ensure that federal services are provided in both official languages in all designated offices.

- The branch will continue to offer workshops to federal managers and employees on their rights and obligations regarding language of work in order to make the work environment more conducive to the effective use of both official languages in designated bilingual regions. The workshops will be held in all regions where they have not yet been given.

Official languages information to the public: The branch will better identify the availability of federal government services in both official languages by making available, in print and on the Internet, the list of designated offices required to provide services in both official languages.

Official languages information to federal employees: After the workshops on service to the public and on language of work, the branch will examine the need to update the contents of the documents designed for this purpose.

Employment equity information to federal employees:

- The branch will hold information sessions for managers in the National Capital Region and the regions to promote and create awareness of the Employment Equity Program by explaining its purpose and objectives and sharing information on best practices.

- In relation to the implementation of the new *Employment Equity Act*, the branch may publish brochures and guides.

- The branch will produce a manual and a guide on revised procedures for collecting and processing self-identification data.

Special Measures Initiatives Program: The branch will continue to coordinate this Program, which contributes to improving the career opportunities of designated group members, to innovation, and to changing corporate culture. This program is administered jointly under an agreement between the Public Service Commission and the Treasury Board Secretariat. An evaluation of this four-year program will begin this fiscal year.

RECENT ACCOMPLISHMENTS

The Official Languages and Employment Equity Branch (OLEEB) recently carried out the following major activities:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Official languages annual report: The 1994-95 annual report on the situation of official languages in federal institutions, tabled in Parliament by the President, provides details of the measures the Treasury Board took to support its orientation and coordination role in implementing of service to the public, language of work, and the equitable participation of English-speaking and French-speaking Canadians in the federal Public Service.

Service delivery to the public: Following the President's commitment in March 1995 to the Standing Joint Committee on Official Languages, the branch has initiated a follow-up in all federal institutions subject to the *Official Languages Act* to ensure that they meet their obligations to serve the public in both official languages in all designated offices. The branch asked these institutions to assess the performance of all their designated offices and to establish an action plan for each office where a problem was noted. Subsequently, the branch prepared a report on the results for tabling by the President of the Treasury Board before the Standing Joint Committee. Institutions that have not put appropriate corrective measures in place must report on the implementation of their action plans every six months, beginning March 31, 1996, until they have corrected all problems satisfactorily.

Official Languages Planning and Control Framework: As part of this Framework, the Treasury Board and 30 federal institutions signed agreements.

Official languages audits: Three audits were conducted:

- on service to the public (initiated in 1994-95) in the first set of 11 large urban centres of the country;

- on language of work in New Brunswick; and

- on the availability of regularly and widely used automated systems.

New *Employment Equity Act*: In partnership with the Department of Human Resources Development, the branch participated in the development and adoption of the new *Employment Equity Act,* which received royal assent on December 15, 1995. The branch has developed a comprehensive strategy for implementing the legislative provisions to ensure that the necessary adjustments to the Employment Equity Program are made and that the Public Service of Canada conforms to the Act's new provisions.

Employment equity annual report: The 1994-95 version highlights government initiatives to advance employment opportunities for Aboriginal Peoples, persons with disabilities, members of a visible minority, and women in the Public Service.

Employment Equity Accountability Framework: In consultation with departments and agencies, the branch has completed the development of the Framework to provide guidance to departments in

selecting the most effective means of delivering programs and ultimately measuring performance in attaining employment equity goals. The Framework will be piloted in a few departments and then modified accordingly in the next fiscal year.

Employment equity numerical targets: The branch released targets to departments and agencies for recruitment and promotion during the 1995-98 period to serve as references toward the objective of equitable representation and participation of members of the four designated groups. The branch worked with departments and agencies on refining these goals and revising the figures to reflect the new structures of reorganized departments.

The Policy for the Provision of Services for Employees with Disabilities: After its evaluation in March 1995, the policy was reviewed to better reflect the current needs of these employees.

Assembly of Manitoba Chiefs' complaints: Within the conciliation process established by the Canadian Human Rights Commission, the branch resolved complaints of employment discrimination filed with the Canadian Human Rights Commission against some federal departments and agencies.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Quality Service Initiative: The branch examined the implications for its own organization of this government-wide initiative in order to better integrate client-focused service philosophy into its daily operations. Subsequently it initiated the development of its own service standards after consulting its clients and employees.

Coordination of the Official Languages Program: The branch coordinated the implementation of the Program in federal institutions through meetings with advisory committees, regular contacts and consultation with representatives of departments and Crown corporations, and by providing advice and support to federal institutions.

Official languages information to the public: The branch updated the list of offices of federal institutions and of those offices designated to provide their services to the public in both official languages.

Regional workshops on official languages:

- In keeping with the President's announcement in March 1995 to the Standing Joint Committee, workshops on the delivery of federal services in both official languages were held in most of the provinces and in the two territories, permitting a sharing of best practices on this subject. Some 2,000 managers and employees of offices outside the National Capital Region accepted the invitation;

- Workshops on the language of work were also given to federal managers and employees in the bilingual region of Northern Ontario to inform them of their rights and obligations. Employees of some 250 offices concerned have been invited to participate.

Official languages information to federal employees: The branch also provided the following information tools:

- *English and French in the Workplace - What Federal Employees Need to Know*: a brochure, published with the Office of the Commissioner of Official Languages, designed to inform federal employees of their language of work rights and describing the institutions' obligations under the *Official Languages Act*. The brochure also identifies and clarifies the main provisions of the Act on language of work and explains the roles and responsibilities of the Treasury Board and the Commissioner of Official Languages under the Act;

- *User's guide for translation services* as guidance for the new system in place since April 1, 1995 for translation services related to the official languages;

- Re-publication of *Psst...*, a folder about the use of the symbol on the active offer of services in the two official languages. This folder provides strategic advice on posting the symbol and information on how to order the symbol and directional arrows; and

- an Official Languages Program audit guide to help federal institutions evaluate and audit different aspects of the Program.

Official languages information systems: The branch rationalized the existing systems by:

- starting to use the Position and Classification Information System (PCIS) as of April 1, 1995 as the main source of data for departments since the PCIS now includes data that was previously part of the Official Languages Information System;

- modifying the Official Languages Information System - Version II to gather and compile data required by the *Official Languages Act* from federal institutions outside the Public Service; and

- starting to examine the possibility of administrative adjustments to the language training policy with a view to eliminating the Language Training Module.

Employment equity information to federal employees: The branch provided various information tools to facilitate implementation of the Program.

- Information sessions for regional managers were held across Canada to promote and create awareness of employment equity by explaining the purpose and objectives of the federal Program and sharing information on best practices.

- Phase I of the strategy for evaluating diversity training led to the development of a framework that departments and agencies can apply to develop, implement, and assess diversity training programs. A guide for departmental managers has been prepared. Phase II of the project consists of examining diversity training programs used by departments and agencies to determine under which conditions these programs are cost-effective and most beneficial to participants.

- Guidance and support were provided to departments preparing for surveys and other self-identification activities.

- A video to inform and educate both managers and employees on the purpose and the role of self-identification was produced.

- A video to make the business case for employment equity and to share best practices used by managers was produced.

- The design of an employment equity orientation course to enhance the knowledge and skills of employment equity coordinators and human resources advisers was finalized and tested in a pilot course.

- The branch issued the following publications:

  - *Employment Equity in the Public Service of Canada,* which aims to inform managers and employees of the objectives and key features of the Program;

  - *The Special Measures Initiatives Program in the Public Service of Canada,* which is intended to help managers and employees understand the objectives of this program and which provides information on financial, technical, and other forms of support;

  - *Retaining Aboriginal Employees : Practical Guide for Managers,* which focuses on the manager's role and actions regarding retention and deals with the retention situation of Aboriginal employees in the federal Public Service;

  - A *Manager's Guide: Employing persons with developmental disabilities,* which addresses concerns of Public Service managers who employ or are considering employing persons with developmental disabilities, and outlines the employment-related needs of these persons;

  - A *Manager's Guide: Employing persons with psychiatric disabilities,* which provides information to Public Service managers who employ or are considering employing persons with psychiatric disabilities and outlines the employment-related needs of these persons; and

  - The Consultation Group on Employment Equity for Women completed its report entitled *Looking to the Future:Challenging the Cultural and Attitudinal Barriers to Women in the Public Service.* This report takes stock of the advancement of women in the Public Service since the 1990 release of *Beneath the Veneer: Report of the Task Force on Barriers to Women in the Public Service.*

Self-identification: To improve the process, the branch co-hosted a symposium that brought together more than 300 participants and specialists from the public and private sectors. Participants suggested a variety of ways to improve the self-identification process. Some of these suggestions have already been implemented and the proceedings from the symposium have been published.

Employment equity information systems: To better comply with the present and future needs of the Employment Equity Program, the Employment Equity Data Bank (EEDB) replaced the Central Target Group Data Bank and the System for Human Resources Monitoring (SHuRM) as the repository of self-identification data. A data reconciliation exercise was undertaken to ensure that information in the EEDB reflected that in departmental systems. Revised guidelines on data collection and entry were issued to departments and agencies.

Special Measures Initiatives Program : This Program emphasizes practical solutions, simple administrative procedures, and cost-sharing agreements that will help departments to focus on training, development, and retention, as well as on the establishment of career progression measures, the better distribution of members of designated groups, and the creation of a corporate culture

conducive to diversity. More than 65 projects from more than 30 departments and agencies across Canada have been approved. Collaboration between the Public Service Commission and Treasury Board Secretariat resulted in a program evaluation framework to guide program monitoring and evaluation.

Aboriginal issues: The branch concentrated its effort on the following aspects:

- a study on Aboriginal personnel agencies, which summarizes the experience of private sector Aboriginal personnel agencies in finding, training, placing, and assisting Aboriginal candidates in the workplace;

- a preliminary analysis of the main features of a career development program for Aboriginal employees in the Public Service.

C. Financial and Information Management

Objective

To provide leadership to departments — through policies, frameworks of accountability, standards and the promotion of best management practices — in the use of technology and information management, business process renewal, effective review, and sound financial and contracting management so that departments may provide innovative and affordable services to their clients.

Description

This activity is the responsibility of the Financial and Information Management (FIM) Branch. Heading the branch is a deputy secretary and the Deputy Comptroller General, who reports to the Secretary of the Treasury Board and Comptroller General for Canada. The activity has four sub-activities.

Information Management, Systems and Technology (IMST): is responsible for developing and promoting the government's strategic vision for service renewal enabled by innovative information technology. To do so, IMST provides an integrated framework of policies and standards for the management of information and technology, including the management of related telecommunications. IMST is also responsible for improving government services while significantly reducing program delivery and administrative costs. It does so by ensuring that departments share systems, by directing the renewal of administrative processes, by supporting the re-engineering of program delivery, and by ensuring that a supporting infrastructure is provided. IMST also exercises strategic and functional direction to the government information and technology management communities.

Financial and Contract Management (FCM): is the leader in comptrollership and in project, contract, and risk management. It provides and monitors the implementation of a policy framework that enables innovative, cost-effective decision-making, accountability and respect for parliamentary authority. FCM emphasizes functional leadership to its communities in order to build and maintain the integrity of departmental financial management and acquisition processes that meet the control and information needs of clients, the Treasury Board, and Parliament.

Government Review and Quality Services (GRQS): is the federal focal point for quality services and effective government review. It develops and reviews policies, regulations, plans, and standards to strengthen quality management and review practices across government — in particular, internal audit, program evaluation, and performance management practices. It advises the Treasury Board and departments on issues related to innovation, quality management, and alternative methods of service delivery, especially contracting for services. GRQS provides a rigorous and disciplined evaluation, audit, and review of Treasury Board policies and programs. GRQS articulates a results-focused accountability framework that integrates all the Board's policy and program interests and that provides the basis for establishing a clear working relationship between departments and the Board. GRQS plays a coordinating and advisory role to the government on matters regarding its relationship with the Auditor General and the Public Accounts Committee.

Management: includes the office of the deputy secretary and deputy comptroller general, which provides executive direction, and the Planning and Management Projects Section, which manages and coordinates the branch's planning activities.

Resource Summary

The Financial and Information Management activity accounts for 23 per cent of the total 1996–97 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 20 per cent of the total departmental work force.

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Information Management, Systems and Technology	**10,429**	**85**	11,284	94	12,556	127
Financial and Contract Management	**3,448**	**38**	3,761	41	3,890	47
Government Review and Quality Services	**3,455**	**36**	3,756	40	3,774	49
Reprography Payment*	**...**	**..**	...	..	4,712	..
Management	**573**	**7**	433	4	651	6
	17,905	**166**	19,234	179	25,583	229

* The Reprography Payment refers to the payment made in accordance with the licensing agreement that permits the reproduction of material subject to the *Copyright Act*. Please refer to page 3-12 for more details.

Note: Due to a reorganization, the amount for 1994-95 has been adjusted for comparative purposes.

Personnel costs account for 67 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are 25 per cent for professional and special services and 3 per cent for transportation and communications.

Performance Information and Resource Justification

PLANS FOR 1996-97

The major initiatives for the new fiscal year include the following:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Accountability and review strategies: The Secretariat will continue to further good government by:

- developing, in partnership with departments, a results-based accountability and control framework for good management in the federal Public Service. The framework will consist of a series of papers that will:

  - establish a generally accepted understanding of the concept of accountability;

  - identify a set of key principles of good management for all the management functions shared by departments and the Secretariat;

- set out the roles and responsibilities of the Secretariat and departments in providing sound management for government programs; and

- set out the key accountability and control instruments available to the Secretariat and departments and describe how to use each in order to demonstrate accountability and control.

- guiding the implementation of revised accountability and review strategies by federal institutions;

- conducting evaluations, audits, and reviews of Treasury Board policies and programs; and

- strengthening the government's commitment to review and the use of performance information through publication of the 1996 President's Annual Report on Review.

Review of the *Financial Administration Act* (FAA): Improve the accountability and self-management of departments by carrying out a comprehensive review of the FAA.

Departmental submissions: Review departmental submissions for compliance with legislation, policies, and government-wide priorities and, as delegation to departments is increased, use the analysis of submissions to assess departmental performance with respect to policy.

EXPENDITURE MANAGEMENT

Financial Information Strategy (FIS): Modernize the government's systems for providing financial information through management of the FIS project, including working with a number of partners to introduce accrual accounting; modernize Receiver General functions; revise Estimates and Public Accounts processes; modernize financial segments of corporate management systems: and update the government's financial management and control framework.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Quality Service Initiative: Guide the Quality Service Initiative through the implementation framework that Cabinet approved in June 1995, including:

- providing additional tools such as quality services guides (e.g., bench marking and best practices, clients, complaints management, reporting, a discussion paper on implementation, and a manager's guide);

- monitoring progress and fostering responsive and tailored approaches to assisting departments; and

- developing a method to report on the Quality Service Initiative in co-operation with departments.

Renewing government services: Implement the *Blueprint for Renewing Government Services Using Information Technology*, through a number of measures, including:

- furthering the development of the framework for the acquisition of information technology (IT) and management of large IT and other projects to provide the necessary tools for completing projects on time and within cost and delivering the desired results; increasing the use of shared systems and information; refocusing the standards program on national priorities; and triggering the development of common network management abilities and capabilities;

- promoting a client focus using electronic access and service delivery through: single- window initiatives; service delivery clusters; electronic commerce; paper burden reduction; government on-line; publicly accessible networks such as the Internet; and partnerships and cooperation with other departments or governments to improve services or the provision of services using private sector resources; and

- championing administrative renewal through departments by using re-engineering initiatives; sharing administrative services and systems; and sharing information.

Support of functional communities: Provide leadership to the financial, information management, and related functional communities through such activities as: ongoing consultation on policy development and requirements; setting standards; assessing skills and knowledge requirements; supporting appropriate training and development; sponsoring conferences, seminars, and colloquia; providing ongoing information to committees; and establishing a shared-systems support centre.

Innovation: Act as a catalyst and facilitator in promoting changes both government-wide and within departments, including:

- continuing to support alternative service delivery through innovative measures such as employee take-overs and contracting for services;

- making significant progress in reducing the federal information burden on small business in collaboration with key federal departments;

- compiling a database on federal presence and service delivery for departments to use as a planning tool in developing single-window service initiatives and alternative delivery plans; and

- developing generic performance metrics for most government business lines.

RECENT ACCOMPLISHMENTS

The Financial and Information Management Branch recently carried out the following major activities:

MANAGEMENT AND ACCOUNTABILITY FRAMEWORK

Review of the *Financial Administrative Act* (FAA): Undertook preliminary work to identify changes to the FAA needed to enable the implementation of accrual accounting and other possible amendments (i.e., alternative service delivery) and developed a workplan to complete a comprehensive review of the FAA.

Contracting and financial control frameworks: Implemented and maintained government-wide contracting and financial control frameworks by:

- incorporating guidance to departments on acquisition procedures, including the achievement of national objectives, assessment of risks involved, and appropriate project management;

- supporting government objectives and innovative service delivery while improving departmental accountability and financial management and reporting.

- developing government-wide regulations on charging interest on non-tax receivables;

- undertaking amendments to some contracting, risk management, and financial management policies as part of the second phase of the review of Treasury Board policies and regulations; and

- acting as the centre of expertise in: contract, project and risk management; government accounting policy; financial management policy; and financial authorities.

Accountability and review strategies:

- Clarified accountabilities to strengthen the focus on results and enable more flexible management of financial and human resources, consistent with Parliamentary interests and accepted recommendations of the Auditor General.

- Strengthened the government's commitment to review through releasing the President's first annual report on review. Detailed evidence to support the President's report was made available through background documents and the Secretariat's database review.

- Conducted evaluations, audits, and reviews of the performance of Treasury Board policies and programs to inform the responsible Secretariat managers.

- Served as the focal point for the second phase of the review of Treasury Board policies and regulations.

- Assessed and reported on government review operations and performance, including implementation of review and service standards policy matters, and recommended corrective action for Treasury Board consideration where required.

- Conducted quality assurance on, and delivered, selected reviews identified by the Cabinet, Budget, and Treasury Board.

- Acted as the government's focal point on Auditor General and Public Accounts Committee matters.

Innovation: Served as focal point for innovative contractual relationships such as strategic alliances, partnering, employee take-overs and government-owned contractor-operated arrangements, and other organizational efficiency issues.

EXPENDITURE MANAGEMENT

Financial Information Strategy (FIS): Led the FIS project as a building block of the Expenditure Management System (EMS). The Treasury Board approved the FIS Project in November 1995. A management structure was developed for the project, including assistant deputy minister review boards and a project management office.

Review and performance: Integrated review and performance into the EMS through Business Plans teams, by providing access to performance findings, by establishing effective performance commitments and service standards, and by identifying and defining review priorities.

LEADERSHIP AND INNOVATION

Quality Service Initiative: Promoted the application of quality principles and practices and provided managers and functional communities government-wide with the tools for delivering quality and affordable programs and services (Cabinet approved the Quality Service Initiative in June 1995); published the first edition of the Transformation Bulletin in October 1995; developed training on quality services, which the Canadian Centre for Management Development is offering; and released a series of ten guides, which provide a framework for departments to implement quality services, in October 1995.

Medical services purchase sharing: Coordinated the purchase of medical services and drugs and launched an interdepartmental review to examine the potential cost savings that alternative ways of purchasing medical services and drugs may offer.

Supporting innovative service delivery:

- Orchestrated and generated the momentum for the implementation of the Blueprint vision of renewal in the federal government. The Treasury Board approved a general direction and several specific measures on implementing the *Blueprint for Renewing Government Services Using Information Technology* in November 1995. It also approved a $60 million working capital fund. A new management framework for IT projects was developed for approval by the Board. A "City Plan" was compiled to guide Blueprint implementation and provide a framework to move from principle to practice.

- Developed a repository of renewal initiatives in government and did a pilot project to make government performance information more widely available through dissemination on the Internet under the Secretariat's home page.

- Worked with other jurisdictions to bring about cooperation for single-window service and information delivery to support renewal related to the Blueprint.

- Coordinated departmental implementation of the paper burden reduction initiative and published the President of the Treasury Board's first annual report on paper burden reduction, which provided details of actions and successes to date.

Modernizing internal administration:

- Re-issued a *Guide to Re-engineering the Procurement and Payment System.*

- Concluded an agreement with copyright holders for bulk reproduction of hard-copy press clippings by government departments.

- Promoted the increased use of electronic media monitoring by government departments.

- Encouraged creativity and innovation by identifying opportunities to reduce costs in departments through a cooperative approach to service delivery (i.e., Locally Shared Support Services).

Providing functional direction and management tools:

- Promoted the implementation of the information technology security strategy through the active support of the work of the Information Technology Security Strategy Steering Committee, which was established under the Council for Administrative Renewal to identify common requirements and develop common security solutions that support the government's business activities effectively and efficiently.

- Promoted use of the Internet through establishment of the Government of Canada's primary site to provide single-window access to government information on its organization, programs, and services. Published *The Internet: A Guide to Internet Use in the Government of Canada.*

- Developed and implemented an improved management framework for government IT investments to ensure better value for money and targeting the areas of greatest need and opportunity.

- Provided leadership and support to the financial, contracting, and information management functional communities.

Developing enabling infrastructure:

- Participated in the deliberations of the Information Highway Advisory Council and promoted the role of government as a model user of the information highway.

- Provided a management framework for the federal government's participation in pilot projects that explore innovative service delivery processes and methods using emerging technologies.

- Worked with departments to define and acquire the key shared systems that will form the foundation of consistent, integrated systems architecture to ensure the government achieves an open systems environment that supports interoperability, interconnectivity, and modularity. Key systems include shared information for executives on human resources, finance, business planning, and management.

- Obtained approval of Public Key Infrastructure (PKI). PKI is at the core of the government's information technology strategy and is a necessary part of the infrastructure for electronic commerce.

D. Administration

Objective

To provide executive direction for the Secretariat and information, financial, personnel and administrative services.

Description

This activity comprises three sub-activities: Management, Corporate Services, and Infrastructure Works.

Management: includes providing for the offices of the President and the Secretary of the Treasury Board and Comptroller General for Canada, the Planning and Communications Directorate, the Legal Services Unit, and the Infrastructure Works's Office.

The Planning and Communications Directorate is responsible for corporate strategic planning and research, preparing the Secretariat's Business Plan and other corporate documents, the internal management of change, and coordinating support to the Secretary and the Executive Committee. It provides the President and departmental staff with advice, strategic plans, and services in communications and oversees the publishing program and electronic dissemination of Secretariat publications.

The Legal Services Unit represents the Attorney General of Canada in the Secretariat. Its mandate is to provide legal services to help the Secretariat achieve its policy and program objectives. It also provides coordinated legal direction and advice to ensure that programs, policies, and operations conform to the law.

Corporate Services: provides financial, personnel, systems, security, and administrative services from a Corporate Services Branch to the Secretariat and the Department of Finance.

Infrastructure Works: ensures the broad coherence and integrity of the National Infrastructure Works Program and its presentation to the public. It helps to develop program criteria, project information and reporting requirements, communications approaches, and program evaluation. It ensures an effective two-way flow of information about program implementation with and among the various regions. It also provides support to the Minister responsible for Infrastructure in his project-approval role.

Resource Summary

The Administration activity accounts for 26 per cent of the total 1996-97 Central Administration of the Public Service Program expenditures and 27 per cent of the total departmental workforce.

Figure 6: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Management	**8,781**	**78**	9,811	85	5,391	73
Corporate Services	**10,944**	**144**	12,378	166	13,465	171
Infrastructure Works	**269**	**2**	806	7	1,386	14
	19,994	**224**	22,995	258	20,242	258

Personnel costs account for 63 per cent of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are 4 per cent for professional and special services and 27 per cent for other subsidies and payments.

Performance Information and Resource Justification

Planning and Communications Directorate (PCD)

PLANS FOR 1996-97

The major initiatives for the new fiscal year include the following:

IMPROVING THE SECRETARIAT'S OPERATIONAL EFFECTIVENESS AND MANAGING CHANGE

Strategic planning and research: The Planning, Research and Coordination Office (PRC) will provide strategic advice and operational support to the President and his staff, the Secretary, and senior management on corporate priorities setting, mission and vision building, environmental scanning and analysis. This includes consultations with the Clerk of the Privy Council Office, other central agencies and Deputy Ministers. The PRC will coordinate the Secretariat's annual review of departmental management performance and input to the annual review of deputy head performance by the Committee of Senior Officials (COSO). The PRC will identify and conduct corporate research on emerging issues.

Business planning and coordination: The PRC will develop the Secretariat's Business Plan, in partnership with the Secretariat's branches, Corporate Services, and the Employee Advisory Council for Change, and related monitoring and progress reporting mechanisms. To support the Secretariat's internal transformation and renewal initiatives, the PRC will lead and coordinate corporate events, such as Executive Committee and Secretariat management group meetings, the implementation of quality services within the Secretariat, a follow-up employee survey, and other events. This Office will continue to coordinate the Secretariat's participation in the Regional Council, the Academic Panel and international visits programs.

Communications: The Communications Division will: provide strategic communications advice and operational support to the President and his staff, the Secretary, and senior management; and conduct a

study of the current communication programs, functions, and needs of the Secretariat and improve existing processes.

Publishing and electronic dissemination: The Division will also manage the Secretariat's publishing program efficiently and economically by:

- introducing publishing service standards and revising the publishing policy to recognize the growing importance of electronic publishing;
- planning and managing the publishing and electronic dissemination programs;
- managing the Secretariat's home page on the Internet and publishing all corporate information including speeches, news releases, Estimates, reports to Parliament, policies, standards, and manager's guides;
- continuing to develop standards and guidelines for Secretariat policy centres that may develop their own Internet sites and ensuring a corporate approach to Internet publishing; and
- integrating all information available on the Secretariat's Internet site with the ResSourceNet bulletin board system into one easy-access menu that will be offered to all federal government employees via the new Publiservice on-line resource centre, which Public Works Government Services Canada introduced in January 1996.

RECENT ACCOMPLISHMENTS

The Planning and Communications Directorate recently carried out the following major activities:

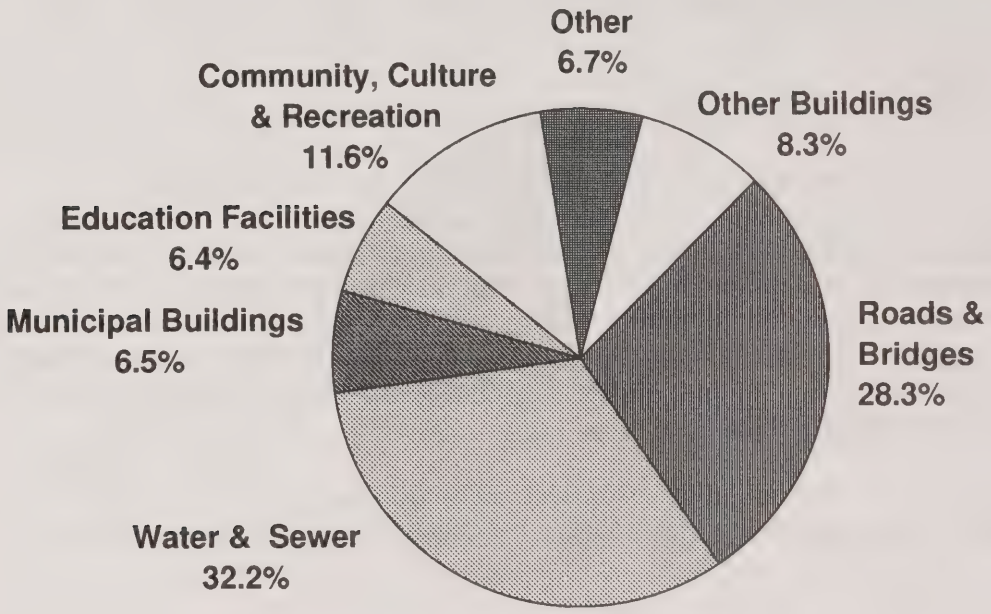
Strategic planning and research: The PRC provided advice and support for Secretariat-wide initiatives and responses to government-wide priorities such as reform of the Public Service, the Deputy Ministers Task Force on the Future of Public Service, and other corporate policy and management issues. It co-ordinated the Treasury Board Senior Advisory Committee and the Secretariat's participation in government-wide events such as the Coordinating Committee of Deputy Ministers. The Office provided support for special events such as the transition to a new Secretary and President and did several research projects related to Public Service reform in an international as well as a Canadian context.

Business planning and coordination The PRC coordinated the development of the Secretariat's first Business Plan and subsequent reporting on progress in the implementation of the Plan's strategic directions. It provided support to corporate events and priorities, such as the Secretariat's Executive Committee. The PRC also coordinated and provided support for special events such as over 30 international visits to the Secretariat, the annual meeting of the Regional Senior Visits Program, and the Academic Advisory Panel. It coordinated several initiatives to support the transformation of the Secretariat. These included a Secretariat-wide employee survey, the creation of the Advisory Council for Change, an activity day, a townhall meeting, and branch open houses.

Communications: The Communications Division provided advice and support for events and initiatives on a number of topics that included: issues related to the Program Review and the 1995 Budget announcements (e.g., downsizing, designation of most-affected departments, the Early Departure Incentive Program and the Early Retirement Incentive Program, discussions with the unions); revamping the Expenditure Management System; the Main and Supplementary Estimates; introduction of the Business Planning process; changes to the pension plan for Members of Parliament; the government's responses to the three Auditor General reports; the Quality Service Initiative; continued implementation of the *Blueprint for Renewal of Government Using Technology*; equal pay;

The projects approved under the Program provide for a wide variety of different public needs. Projects have been organized into broad categories. The following graph summarizes the allocation of program funding according to these categories:

Figure 7: Funding Allocations by Type of Infrastructure Project



New spending profile: A review carried out after the 1995 Budget, resulted in funding reallocations that spread out program funding over five years. This has required renegotiating federal-provincial agreements to provide for extending the program and the new spending profiles in each province and territory.

Program evaluation: A comprehensive framework for evaluating the Canada Infrastructure Works Program was produced in 1995. The evaluation process began with the completion of a number of pilot case studies and the preparation of a methodology for future case studies across the country.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Personnel			
Salaries and wages	**48,091**	51,421	56,809
Contributions to employee benefit plans	**6,967**	6,679	7,135
Other personnel costs	**2**	2	2
	55,060	58,102	63,946
Goods and Services			
Transportation and communications	**1,725**	2,100	1,696
Information	**1,637**	2,000	1,358
Professional and special services	**13,558**	13,150	9,151
Rentals	**180**	340	122
Purchased repair and upkeep	**100**	350	97
Utilities, materials and supplies	**730**	1,050	729
Acquisition of machinery and equipment	**350**	385	668
Administration services (Finance)	**3,742**	4,135	5,033
Other subsidies and payments	**359**	175	195
	22,381	23,685	19,049
Total Operating	**77,441**	81,787	82,995
Reprography Payments	**...**	...	4,712
Transfer Payments	**114**	131	168
Gross Expenditures	**77,555**	81,918	87,875
Less: Revenues credited to the Vote	**550**	...	...
Net Expenditures	**77,005**	81,918	87,875

2. Personnel Requirements

The Central Administration Program's personnel costs of $55,060,000 account for 71 per cent of the total operating expenditures of the program. Information on human resources is displayed in Figure 9.

Figure 9: Details of Personnel Requirements

	FTE* Estimates 1996-97	FTE Estimates 1995-96	FTE Actual 1994-95	Current Salary Range	1995-96 Average Salary Provision
OIC Appointments[1]	**1**	2	2	117,000 -170,500	
Executive[2]	**135**	147	146	63,300 - 128,900	88,000
Scientific and Professional	**63**	64	63	20,600 - 87,241	67,700
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	**232**	237	269	17,994 - 75,002	54,600
Other Groups	**207**	218	241	15,981 - 79,497	62,300
Total	**439**	455	510		57,900
Technical	**15**	16	17	16,608 - 75,927	42,900
Administrative Support	**181**	196	221	16,847 - 48,804	30,200
Operational	**3**	6	6	17,489 - 53,544	27,400
	837	886	965		

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resources consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The current salary range column shows the salary ranges by occupational categories at October 1, 1995. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay.

[1] This includes all those at the DM level and all GICs.

[2] This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.

3. Transfer Payments

Figure 10: Details of Grants and Contributions

(dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Grants			
Administration			
Conference Board of Canada	**108,000**	124,000	142,000
Total grants	**108,000**	124,000	142,000
Contributions			
Financial and Information Management			
Contribution to the Canadian Standards Association	**6,000**	7,000	26,000
Total contributions	**6,000**	7,000	26,000
Total	**114,000**	131,000	168,000

4. Net Cost of Program

Figure 11: Net Cost of Program for 1996-97

(thousands of dollars)	Main Estimates 1996-97 (Gross)	Add Other Costs*	Total Program Cost	Less** Revenue	Estimated Net Program Cost **1996-97**	Estimated Net Program Cost 1995-96
Central Administration of the Public Service	77,555	12,495	90,050	8,250	**81,800**	86,722

($000)

* Other costs consist of:

- accommodation received without charge from Public Works and Government Services Canada; 8,016
- cheque issue and other accounting services received without charge from Public Works and Government Services Canada; 81
- the employer's share of employee benefits for insurance premiums and costs paid by the Treasury Board Secretariat; 2,787
- worker's compensation provided by Human Resources Development Canada; and 39
- legal services received without charge from the Department of Justice Canada. 1,572

** Revenues consist of:

- revenues credited to the Vote 550
- receipts credited directly to the Consolidated Revenue Fund 7,700

B. Topical Index*

A

Accountability 8, 10, 13, 24, 26, 29, 36, 37, 38, 40
Alternative Delivery 10, 11, 39

B

Blueprint 11, 15, 38, 41, 45
Business Planning 42
Business Plans 13, 14, 17, 19, 20, 24, 26, 41

C

Canadian Human Rights Commission 8, 13, 25, 29, 32
Classification 8, 23
Classification Systems 8
Collective Bargaining 11, 25, 27
Compensation 23, 25, 27, 51
Comptrollership 36
Crown Corporations 11, 15, 17, 20, 22, 26, 32, 46

D

Downsizing 11, 14, 25, 27, 28, 29, 45

E

Employment Equity 10, 13, 15, 23, 29, 31, 33, 45, 46
Employment Equity Act 8, 10, 13, 29, 30, 31
Evaluation 10, 13, 21, 25, 28, 30, 32, 34, 36, 43, 47, 48
Executive Group 28

F

Federal Real Property Act 11, 19
Financial Administration Act 6, 10, 24, 38
Financial Information Strategy 11, 14, 38, 41

H

Human Resources Branch 6, 23
Human Resources Policy 24
Human Rights Tribunal 8, 25

I

Information Highway 42
Information Management 3, 5, 6, 16, 36, 37, 51
Information Technology 11, 15, 22, 36, 38, 41, 42
Infrastructure Works 10, 16, 43, 44, 47, 48
Internet 30, 39, 41, 42, 45, 46

J

Joint Adjustment Committee 25

L

Labour Relations 8

N

National Joint Council 11, 25, 26

O

Official Languages Act 6, 10, 11, 31, 32, 33
Operating Budgets 19

P

Pay and Benefits 25, 27
Pension Reform 11
Privatization 17, 20, 22
Program Evaluation 10, 13, 34, 36, 43
Program Review 8, 14, 16, 19, 21, 27, 28, 45
Public Accounts 5, 36, 38, 40, 45
Public Service Renewal 12

Q

Quality Management 22, 36
Quality Services 8, 9, 11, 21, 36, 38, 41, 44, 46

R

Real Property 11, 18, 19
Regulatory reform 11, 20, 21, 45
Reprography 49

S

Special Measures Initiatives 12, 15, 30, 34
Special Operating Agencies 14, 21
Staff Relations 6

U

Universal Classification Standard 14, 25, 27, 28

* Page numbers refer to Chapter 2

Government Contingencies and Centrally Financed Programs

1996-97 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 3-4
B. Use of 1994-95 Authorities 3-6

Section I
Program Overview

A. Background
   1. Introduction 3-7
   2. Mandate 3-8
   3. Program Objective 3-8
   4. Program Organization for Delivery 3-8
B. Planning Perspective 3-9
C. Program Effectiveness 3-9

Section II
Analysis by Activity

A. Government Contingencies 3-10
B. Reprography 3-12
C. Training Assistance 3-13

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Government Contingencies and Centrally Financed Programs		
5	Government Contingencies	**450,000**	450,000
10	Reprography	**1,369**	1,369
15	Training Assistance	**10,000**	. . .
	Total Program	**461,369**	451,369

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1996-97 Main Estimates
	Government Contingencies and Centrally Financed Programs	
5	Government Contingencies – Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other appropriations for paylist and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the *Public Servants Inventions Act* and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations	**450,000,000**
10	Reprography – Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other appropriations for payments in accordance with the licence agreement for the reprographic reproduction of published works subject to copyright	**1,369,000**
15	Training Assistance – Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other appropriations to provide funding to assist in retraining certain public servants who are, or will be declared surplus employees pursuant to the Public Service Employment Regulations	**10,000,000**

Program by Activity

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates		1995-96 Estimates
	Operating Budgetary	**Total**	Main
Government contingencies	450,000	**450,000**	450,000
Reprography	1,369	**1,369**	1,369
Training assistance	10,000	**10,000**	. . .
	461,369	**461,369**	451,369

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Government Contingencies and Centrally Financed Programs			
5	Government contingencies	450,000,000	416,485,507	...
6d	Reprography	...	...	...
	Total Program - Budgetary	450,000,000	416,485,507	...

The purpose of these votes is to supplement appropriations of other programs for the purposes stated in the vote wording. "Total Available for Use" represents the balance of funds remaining after transfers to other votes; this amount lapses at year-end. The amount of funds transferred is reported by the recipient appropriations and, as a result, "Actual Use" is reported as nil.

Section I
Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, they fund special programs that are coordinated through the Treasury Board pending final allocation of funds. These funds are available to supplement all government programs.

The Contingencies Vote provides a temporary funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement policy and workload requirements that require funding prior to approval of Supplementary Estimates; it also provides a permanent allotment to qualified appropriations for a limited number of paylist shortfalls related to authorized activity levels. Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of paylist adjustments, are recovered from departments and agencies following the approval of Supplementary Estimates by Parliament. Allotments for paylist shortfalls are not recovered from departments and agencies, since they do not represent an enhancement to the level of activity in a program and, thereby, eliminates the need for many minor technical Supplementary Estimates to be placed before Parliament.

The Reprography Vote provides a funding mechanism whereby the Government can fulfil its obligation pursuant to an agreement with certain groups representing authors and publishers of material subject to the *Copyright Act.* The allotment made from this Vote is a permanent transfer to the receiving department The actual expenditure related to this allotment is reported in the Public Accounts by the receiving department.

The Training Assistance Vote provides a funding mechanism whereby departments and agencies can access incremental funding to training surplus employees and those whose positions will become surplus where early training intervention would place the employee before being declared surplus. Previously departments needed to apply for assistance to the Treasury Board Secretariat, and upon acceptance of the application, to prepare individual Treasury Board submissions seeking Supplementary Estimates authority. This vote provides the Treasury Board with the authority to supplement other appropriations for costs related to this training assistance.

2. Mandate

The principal legislative authorities are the *Financial Administration Act* and the *Appropriation Acts* for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed programs is to provide funds for unforeseen expenditures that arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally managed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program has three activities: Government Contingencies, Reprography, and Training Assistance.

Organizational Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Recommendations for decisions on allocation of the Training Assistance vote are a joint responsibility of the Deputy Secretary, Human Resources Branch and the Deputy Secretary, Program Branch. Decisions to allocate funds from the central votes are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

B. Planning Perspective

Government Contingencies: Major factors in determining the level of funding for government contingencies is Cabinet's participation in the Expenditure Management System, the management of the reserve by the Treasury Board, and the timing of new expenditures. Temporary financing, if required, is normally proposed for items that cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at the time of Main Estimates preparation, and cannot be financed from current appropriation authorities. Each Supplementary Estimates document provides a listing of all initiatives included in the Supplementary Estimates that received temporary financing from the Contingencies Vote.

Training Assistance: In 1994-95, the Treasury Board established an annual expenditure authority of $10 million to provide funding to qualifying departments and agencies to assist in retraining certain public servants who were surplus or in positions that would become surplus. These funds are earmarked in the expenditure framework. Originally, departments and agencies had to make applications for assistance to the Treasury Board Secretariat and, upon acceptance of the application, prepare individual Treasury Board submissions seeking Supplementary Estimates authority. In an effort to reduce the number of submissions, and streamline the procedures for accessing funding, this separate vote was established within the appropriations of the Treasury Board's "Government Contingencies and Centrally Financed Programs".

C. Program Effectiveness

The provision of funds by Parliament for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the executive the discretion and flexibility to respond quickly to unforeseen expenditure requirements, while maintaining the principles of Parliamentary control and executive accountability.

The provision of Training Assistance does not lessen the responsibility of departments to implement and pay for such training from their own resources. Requests for assistance from departments able to pay for such training from their reference levels will not be considered. An important measure of departments' success will be the effect of such training on the surplus situation. A reduction in both the number of employees on the surplus list and the amount of time such employees spend on the list is expected.

Section II
Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased personnel costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other paylist requirements not included in departmental Estimates and for expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year-end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other appropriations for paylist shortfalls. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year. The following table summarizes the value of transactions within the Government Contingencies Vote during the three fiscal years for which complete data are available.

Figure 1: Government Contingencies Summary of Transactions

(thousands of dollars)	1994-95	1993-94	1992-93
Supplements to other appropriations approved by the Treasury Board (gross)	697,718	617,176	860,962
Non-paylist requirements repaid to the Contingencies Vote	664,204	580,808	813,876
Permanent transfers to other votes, normally to offset paylist shortfalls	33,514	36,368	47,086
Estimates	450,000	450,000	450,000
Amount of lapse	416,486	413,632	402,914

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary reallocation of approved expenditures by the Executive, and the level and rate of certain Public Service personnel costs that are beyond the control of government departments and agencies.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be adequate and agreeable to Parliament.

The requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

Figure 2: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures

(millions of dollars)	**1996-97**	1995-96	1994-95
Budgetary Voted Expenditures	**45,300**	48,000	48,577
Government Contingencies	**450**	450	450
Per cent of Budgetary Expenditures	**0.99**	0.94	0.93

B. Reprography

Objective

To provide funding for costs arising out of the negotiated licencing agreement which authorizes the copying of published works, subject to copyright, government-wide.

Resource Summary

Because of the general nature of this activity, financing is provided centrally. The expenditures, however, are not incurred directly against this account but against the department that is currently assigned the responsibility of administering the agreement.

Figure 3: Activity Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Estimates 1994-95
Reprography	**1,369**	1,369	4,712

Description

This activity provides financing for the licencing agreement with the groups representing authors and publishers of material which is subject to the *Copyright Act*. The agreement grants permission to departments and agencies to make copies of those published works listed in the agreement. The agreement is in effect until March 31, 2001 and covers the period retroactive to February 1, 1989. Temporary funding was approved from the Treasury Board contingencies vote in 1994-95 in order to make the first payment subject to the terms and conditions of the agreement and in accordance with the *Copyright Act*. A payment was made in the amount of $4.7 million to cover the 1994-95 fiscal year and the retroactive period.

In previous fiscal years the Treasury Board has approved the transfer of the funds to the operating vote of the Treasury Board Secretariat, under the Central Administration of the Public Service Program, to make the required payments.

C. Training Assistance

Objective

To provide funding to assist in retraining certain public servants who are, or will be, declared surplus employees pursuant to the Public Service Employment Regulations.

Resource Summary

Figure 4: Activity Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Estimates 1994-95
Training assistance	**10,000**	. . .	. . .

Description

Special arrangements for incremental funding for training surplus employees were announced in the 1994 Budget. In 1994-95, the Treasury Board approved the establishment of an annual expenditure authority of $10 million to provide funding to qualifying departments and agencies. This activity will allow departments to have access to special funding to help alleviate chronic surplus situations and to make it easier to place surplus individuals with special training needs in a more timely way. In December, 1995, the Treasury Board approved the establishment of a separate new vote within the appropriations of this Treasury Board program to give the authority to supplement other appropriations directly.

The objective of this activity is to provide effective training that will facilitate the reappointment of surplus employees thereby reducing the number of employees on the surplus lists and the duration of their surplus status.

Employer Contributions to Insurance Plans Program

1996-97 Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 4-4
B. Use of 1994-95 Authorities 4-5

Section I
Program Overview

A. Summary of Financial Requirements 4-6
B. Review of Financial Performance 4-7
C. Background
   1. Introduction 4-8
   2. Mandate 4-8
   3. Program Objective 4-8
   4. Program Organization for Delivery 4-9

Section II
Analysis by Activity

A. Public Service Insurance 4-10
B. Public Service Pensions 4-14

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources 4-17

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Employer Contributions to Insurance Plans Program		
20	Public Service Insurance	**693,872**	738,007
(S)	*Public Service Pension Adjustment Act*	**100**	122
(S)	*Special Retirement Arrangements Act*	**200,000**	. . .
	Total Program	**893,972**	738,129

Vote - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1996-97 Main Estimates**
	Employer Contributions to Insurance Plans Program	
20	The grants listed in the Estimates and Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependants as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, *Appropriation Act No. 6, 1960*; Finance Vote 85a, *Appropriation Act No. 5, 1963*; and Finance Vote 20b, *Appropriation Act No. 10, 1964* and Government's contribution to pension plans, benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada, and to provide for the return to certain employees of their share of the premium reduction under subsection 63(3) of the *Unemployment Insurance Act*	**693,872,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates					1995-96 Main Estimates
	Budgetary				**Total**	
	Operating	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote		
Public Service Insurance	732,700	226	732,926	67,438	**665,488**	714,507
Public Service Pensions	228,384	100	228,484	. . .	**228,484**	23,622
	961,084	326	961,410	67,438	**893,972**	738,129

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Employer Contributions to Insurance Plans Program			
10	Public Service insurance	702,433,000	702,433,000	**677,853,773**
(S)	Public Service pensions (*Public Service Pension Adjustment Act*)	136,000	119,571	**119,571**
(S)	Unallocated employer contributions made under the *Public Service Superannuation Act* and other retirement Acts and the *Unemployment Insurance Act*	. . .	(9,637,364)	**(9,637,364)**
	Total Program - Budgetary	702,569,000	692,915,207	**668,335,980**

Section I
Program Overview

A. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1996-97	Estimates 1995-96	Change	For Details, See Page
Public Service Insurance	**732,926**	784,440	(51,514)	4-10
Public Service Pensions	**228,484**	23,622	204,862	4-14
	961,410	808,062	153,348	
Less: Revenues credited to the Vote -Receipts from revolving funds	**67,438**	69,933	(2,495)	
	893,972	738,129	155,843	

Note: Receipts are collected from revolving funds in accordance with Treasury Board policy, which requires these organizations to include full costs (i.e. all direct, indirect and overhead costs), in their accounts.

Explanation of Change: The financial requirements for 1996-97 are $155.8 million or 21.1 per cent higher than the 1995-96 Estimates. The increase is due to:

- an increase of $200.0 million for the *Special Retirement Arrangements Act*;
- an increase of $4.9 million for locally-engaged employee pension and social security coverage.
- an increase of $1.4 million for executive insurances;
- an increase of $0.8 million for unemployment insurance rebate.
- an increase of $0.3 million for insurance plans for locally-engaged employees and other insurances;
- a decrease of $25.0 million for the Public Service Health Care Plan;
- a decrease of $16.2 million for the Dental Care Plan;
- a decrease of $8.3 million in estimated costs of the long-term disability insurance plans;
- a decrease of $3.2 million for provincial health payroll taxes;
- a decrease of $1.1 million for provincial health premiums;
- a decrease of $0.3 million for the payment of Quebec sales tax on insurance plan premiums and contributions; and
- a decrease of $2.5 million in receipts from revolving funds.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	Main Estimates	Change
Public Service Insurance	720,222	748,944	**(28,722)**
Public Service Pensions	12,467	21,500	**(9,033)**
	732,689	770,444	**(37,755)**
Less: Receipts credited to the Vote - Receipts from revolving funds.	64,353	67,875	**(3,522)**
	668,336	702,569	**(34,223)**

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $34.2 million or 4.9 per cent lower than Main Estimates. This was due to:

- the estimated expenditures for the following plans exceeding the actual expenditures by:
  - $17.0 million for provincial health payroll taxes;
  - $13.9 million for long-term disability insurance plans;
  - $11.8 million for the Dental Care Plan;
  - $2.6 million for the payment of Quebec sales tax on insurance plan premiums and contributions;
  - $1.2 million for provincial health insurance premiums;
  - $0.6 million for unemployment insurance rebate;
  - $0.8 million for insurance plans for locally-engaged employees;
  - $3.5 million for receipts credited to the Vote;
- the actual expenditures for the following exceeding estimated expenditures by:
  - $12.4 million for Executive and other insurance plans;
  - $6.8 million for health insurance plans;
  - $0.6 million for locally engaged (outside Canada) pension plans and social security plans; and
  - $9.6 million for employer contributions made under the *Public Service Superannuation Act* and other retirement Acts and the *Unemployment Insurance Act*.

C. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the *Public Service Staff Relations Act* or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments that the government, as an employer, must make in accordance with the terms of the *Unemployment Insurance Act* and provincial legislation. Contributions are also made towards the costs of pensioners for provincial and supplementary health insurance coverage.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension, benefit and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the *Public Service Pension Adjustment Act* and earlier retirement Acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local law and practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and cost-sharing arrangements and, in the case of benefits for people employed by the Canadian government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the *Financial Administration Act* and the *Appropriation Act* of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities that reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The pensions activity encompasses only certain specific, centrally funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the *Public Service Superannuation Act*, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organizational Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The management of the insurance plans portion of the Program is the responsibility of the Assistant Secretary, Labour Relations and Classification Division. The management of the pension, benefit and social security plans for locally engaged employees portion of the Program is the responsibility of the Executive Director, Pensions Division. Both positions report to the Deputy Secretary, Human Resources Branch.

Section II
Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objective

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the Unemployment Insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 74.5 per cent of the 1996-97 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 3: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Health Care and other insurances	**460,142**	509,315	459,213
Payments to certain employees of their share of Unemployment Insurance premium reduction	**2,307**	1,446	1,155
Health and other insurance plans for employees engaged locally (outside Canada)	**3,957**	3,642	3,681
Provincial health payroll taxes	**262,001**	265,230	251,869
Quebec Retail Sales Tax	**4,519**	4,807	4,304
	732,926	784,440	720,222
Less: Receipts credited to the Vote - Receipts from revolving funds*	**67,438**	69,933	64,353
	665,488	714,507	655,869

* See note on page 4-6.

Description

Health Care and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan, the RCMP Group Long-term Disability Insurance Plan, and the Public Service Dental Care Plan. The government is also authorized to share the cost with employees and pensioners of monthly contributions for coverage under the Public Service Health Care Plan and the cost of their provincial health insurance, by paying part of the cost of premiums, where applicable. A special plan was introduced in 1990 to provide benefits for dependants of employees slain on duty.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives that are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, monthly health plan contributions are adjusted actuarially to ensure that they remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long-term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain a competitive package would also increase expenditures, as would changes to the cost-sharing arrangements.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc.). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons covered under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates and/or the cost-sharing arrangements, changes to benefits, and expected increases in insured salary levels when plan costs are salary-related.

The estimated expenditures for 1996-97 for the group insurance programs are now expected to decrease from previously estimated costs, as a result of the announcement in the 1995 *Budget* of significant reductions in the Public Service. The reductions in the plan populations will therefore decrease the overall plans costs and hence the related employer expenditure, and similarly, the lower population and payroll levels will reduce other expenditures, such as for the provincial payroll taxes.

Payment to Certain Employees of Their Share of Unemployment Insurance Premium Reduction: Members of the Canadian Armed Forces and RCMP who do not have dependants eligible for coverage under the Dental Care Plan are entitled to an annual cash payment, representing their share of the premium reduction.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the member population in the Canadian Armed Forces and RCMP who are eligible for the cash payment and the level of their Unemployment Insurance premiums.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 60 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition, cost-shared group life, long-term disability and dental insurance plans are in effect for employees locally engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Newfoundland, Quebec, Ontario and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees who work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Armed Forces and the RCMP.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers, the level of the provincial tax, the government's agreeing to pay the tax, and the number of federal employees in the province and their salary levels. The *Quebec Health Insurance Act* imposes a 3.7 per cent tax; the *Manitoba Health and Post-secondary Education Levy Act*, a 1.5 per cent tax; the *Ontario Employer Health Tax Act*, a 1.95 per cent tax; and the *Newfoundland Health and Post-secondary Education Act*, a 2.0 per cent tax.

Quebec Retail Sales Tax: The Quebec sales tax has been payable on employer and employee contributions to group insurance plans since 1985. The employer costs were charged to the Department of Finance. Since fiscal year 1992-93, they have been charged to the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 4: Public Service Insurance Expenditures

(thousands of dollars)	Insurances	U.I. Premium Reduction	Premiums for Locally Engaged Employees	Payroll Taxes	Quebec Sales Tax
1986-87	154,672	10,033	952	78,579	
1987-88	192,049	8,699	1,125	87,314	
1988-89	218,501	733	1,962	89,809	
1989-90	281,261	4,800	1,623	120,947	
1990-91	280,907	1,383	2,254	237,878	
1991-92	343,967	1,367	3,312	237,161	
1992-93	367,301	1,251	3,728	251,315	3,429
1993-94	440,145	1,195	3,426	250,783	3,972
1994-95	459,213	1,155	3,681	251,869	4,304
1995-96 (forecast)	509,315	1,446	3,642	265,230	4,807
1996-97 (forecast)	460,142	2,307	3,957	262,001	4,519

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under the *Public Service Pension Adjustment Act* of 1959 and the *Special Retirement Arrangements Act* and for employer costs of pension, benefit and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 25.5 per cent of the 1996-97 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Contributions to employee benefit plans	**...**	...	(9,637)
Public Service Pension Adjustment Act	**100**	122	120
Special Retirement Arrangements Act	**200,000**	...	...
Pension plans for employees engaged locally (outside Canada)	**14,584**	11,950	10,541
Social security plans for employees engaged locally (outside Canada)	**13,800**	11,550	11,443
	228,484	23,622	12,467

Description

Public Service Pension Adjustment Act: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants and members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior to 1953.

Expenditures under the *Public Service Pension Adjustment Act* are determined by adjustment factors specified in the Act and by the size of the population to which the Act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing gradually, in line with the reduction in the number of beneficiaries.

Special Retirement Arrangements Act: This item provides for the cost of the benefits chargeable to the Retirement Compensation Arrangements Account in accordance with the Retirement Compensation Arrangements Regulation, No. 2.

The regulation established the Public Service early retirement compensation arrangement (Early Retirement Incentive (ERI)) effective April 1, 1995 for a three-year period and provides criteria for eligibility for an unreduced pension during that time. At the time each eligible employee is laid off and selects the ERI benefit, an employer contribution must be paid into the account to fund the future benefit payments of the difference between the unreduced pension and the pension payable under the *Public Service Superannuation Act* to that person.

Pension Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for employer contributions to a variety of pension and benefit schemes. The terms and conditions of contributions and levels of benefits vary from country to country. In some instances, plans are coordinated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally engaged employees, in world-wide or individual country pension or benefit plans, and contributes to the maintenance of employment standards comparable to those of other good local employers, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts can fluctuate from year to year with changes in the number of employees covered, the number of retirees, benefits chosen on retirement, currency exchange rates and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension cost-of-living adjustments, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 4,200 employees in 103 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans that provide locally engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide benefits comparable to those of other good local employers and to comply with the legislative requirements in 57 of the countries where Canada employs locally engaged persons. Costs vary with the number of employees and salary increases. Costs are significantly affected by changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is determined by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 2,300 employees.

Figure 6: Public Service Pension Expenditures

(thousands of dollars)	Pension Adjustment Act	Retirement Arrangements Act	Pensions Plans for Locally Engaged Employees	Social Securit for Locally Engaged Emplo
1986-87	335		6,128	5,426
1987-88	293		5,617	6,429
1988-89	247		4,785	5,512
1989-90	226		4,651	6,434
1990-91	205		5,677	9,394
1991-92	187		6,295	8,425
1992-93	158		5,495	9,851
1993-94	138		16,893	9,647
1994-95	120		10,541	11,443
1995-96 (forecast)	122		11,950	11,550
1996-97 (forecast)	100	200,000	14,584	13,800

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the *Public Service Superannuation Act*, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 7) to provide a better understanding of the total costs of employee benefits.

Figure 7: Cost of Employee Benefits

(millions of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Program Costs			
Health Care and other insurances	**460.1**	509.3	459.2
Payments to employees of their share of Unemployment Insurance premium reductions	**2.3**	1.5	1.1
Health and other insurance plans for employees engaged locally (outside Canada)	**4.0**	3.6	3.7
Provincial health payroll taxes	**262.0**	265.2	251.9
Quebec Retail Sales Tax	**4.5**	4.8	4.3
Public Service Pension Adjustment Act	**.1**	0.1	0.1
Special Retirement Arrangements Act	**200.0**	. . .	. . .
Pension plans for employees engaged locally (outside Canada)	**14.6**	12.0	10.5
Social security plans for employees engaged locally (outside Canada)	**13.8**	11.6	11.5
	961.4	808.1	742.3
Decentralized Costs			
Public Service superannuation	**991.0**	850.0	884.6
Canada and Quebec pension plans	**191.0**	211.0	170.5
Death benefits	**7.0**	7.0	6.8
Unemployment Insurance	**315.0**	370.0	340.5
	2,465.4	2,246.1	2,144.7

Other special statutory costs, such as those for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP, are included within the applicable department or agency.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

Le Budget des dépenses pour le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires que l'on prévoit d'imputer aux crédits votés du programme ou déjà prévus par une loi.

En plus des coûts de ce programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévu par une loi, telle que la *Loi sur la pension de la fonction publique*, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget des dépenses principal sous le titre «Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés» pour chaque programme avec les dépenses touchant les traitements et les salaires. Les coûts du programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 7 afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 7: Coûts des avantages sociaux des employés

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Coûts du programme			
Assurance-maladie et autres régimes d'assurance	**460,1**	509,3	459,2
Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	**2,3**	1,5	1,1
Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place à l'étranger	**4,0**	3,6	3,7
Impôts provinciaux sur la masse salariale	**262,0**	265,2	251,9
Taxe de vente au détail du Québec	**4,5**	4,8	4,3
Loi sur la mise au point des pensions du service public	**0,1**	0,1	0,1
Loi sur les régimes de retraite particuliers	**200,0**	. . .	. . .
Régimes de pension des employés recrutés sur place à l'étranger	**14,6**	12,0	10,5
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger	**13,8**	11,6	11,5
	961,4	808,1	742,3
Coûts décentralisés			
Pensions de retraite de la fonction publique	**991,0**	850,0	884,6
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	**191,0**	211,0	170,5
Prestations de décès	**7,0**	7,0	6,8
Assurance-chômage	**315,0**	370,0	340,5
	2 465,4	2 246,1	2 144,7

Les autres coûts des pensions spéciales prévues par une loi, telles que celles des parlementaires, des membres des Forces armées canadiennes et de la GRC, figurent dans le budget du ministère ou de l'organisme en cause.

Tableau 6: Dépenses pour les pensions de la fonction publique

(en milliers de dollars)	*Loi sur la mise au point des pensions du service public*	*Loi sur les régimes de retraite*	Régimes de pensions des employés recrutés sur place	Sécurité sociale des employés recrutés sur place
1986-1987	335		6 128	5 426
1987-1988	293		5 617	6 429
1988-1989	247		4 785	5 512
1989-1990	226		4 651	6 434
1990-1991	205		5 677	9 394
1991-1992	187		6 295	8 425
1992-1993	158		5 495	9 851
1993-1994	138		16 893	9 647
1994-1995	120		10 541	11 443
1995-1996 (prévu)	122		11 950	11 550
1996-1997 (prévu)	100	200 000	14 584	13 800

Loi sur les régimes de retraite particuliers : Ce poste tient compte du coût des avantages imputables sur le Compte des conventions de retraite, conformément au Règlement n^{0} 2 sur les conventions de retraite.
Le règlement établissait la convention de retraite anticipée dans la fonction publique (Programme d'encouragement à la retraite anticipée (PERA) à compter du 1er avril 1995, pour une période de trois ans. Il établissait aussi les critères d'admissibilité à une pension non réduite pendant cette période. Au moment de la mise en disponibilité de chaque employé admissible et de son choix du PERA, l'employeur doit verser une cotisation au compte pour financer les paiements futurs des avantages, représentant la différence entre la pension non réduite et la pension autrement payable à cet employé en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique.*

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les cotisations de l'employeur à de multiples régimes de pension et d'avantages. Les modalités des cotisations et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont coordonnés avec les régimes nationaux existants; dans d'autres cas, ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

Cet élément permet au Canada de participer aux régimes de pension ou d'avantages internationaux ou nationaux pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes d'emploi comparables à celle d'autres employeurs de bonne réputation; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés peuvent fluctuer d'une année à l'autre selon le nombre d'employés couverts et le nombre de retraités, les prestations choisies au moment de la retraite, les taux de change et d'autres facteurs. Les augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, de l'ajustement annuel au coût de la vie des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 4 200 employés dans 103 pays, et assurent le paiement de pensions aux anciens employés.

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, les prestations de maladie, de maternité et d'assurance-chômage, les indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales.

Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables à celles versées par les employeurs locaux de bonne réputation et de se conformer aux exigences législatives de 57 pays parmi ceux où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction du nombre des employés et des augmentations de salaires. Les coûts sont affectés d'une façon significative par les changements apportés aux cotisations et aux plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre ne dépendent pas de son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 2 300 employés.

B. Pensions de la fonction publique

Objectif

Verser les paiements prévus dans la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* de 1959 et la *Loi sur les régimes de retraite particuliers* et la quote-part de l'employeur aux régimes de pensions, d'avantages et de sécurité sociale s'appliquant aux employés recrutés à l'étranger.

Sommaire des ressources

L'activité «Pensions de la fonction publique» représente 25,5 p. 100 des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1996-1997.

Tableau 5: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**...**	...	(9 637)
Loi sur la mise au point des pensions du service public	**100**	122	120
Loi sur les régimes de retraite particuliers	**200 000**	...	...
Régimes de pension des employés engagés sur place à l'étranger	**14 584**	11 950	10 541
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger	**13 800**	11 550	11 443
	228 484	23 622	12 467

Description

Loi sur la mise au point des pensions du service public: Cet élément pourvoit aux augmentations des pensions de certains fonctionnaires et de certains membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953.

Les dépenses autorisées en vertu de la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* sont déterminées par les facteurs de rajustement précisés dans la Loi et par le nombre de personnes visées par celle-ci. Les paiements rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions découlant de l'inflation. Les dépenses diminuent proportionnellement à la réduction du nombre de bénéficiaires.

Tableau 4: Dépenses relatives aux régimes d'assurance de la fonction publique

(en milliers de dollars)	Assurances	Réduction des primes d'assurance-chômage	Primes des employés recrutés sur place	Impôts sur la masse salariale	Taxe de vente du Québec
1986-1987	154 672	10 033	952	78 579	
1987-1988	192 049	8 699	1 125	87 314	
1988-1989	218 501	733	1 962	89 809	
1989-1990	281 261	4 800	1 623	120 947	
1990-1991	280 907	1 383	2 254	237 878	
1991-1992	343 967	1 367	3 312	237 161	
1992-1993	367 301	1 251	3 728	251 315	3 429
1993-1994	440 145	1 195	3 426	250 783	3 972
1994-1995	459 213	1 155	3 681	251 869	4 304
1995-1996 (prévu)	509 315	1 446	3 642	265 230	4 807
1996-1997 (prévu)	460 142	2 307	3 957	262 001	4 519

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes qui sera accordée au gouvernement, en tant qu'employeur, pour les années en cause, et sur le nombre de membres des Forces armées et de la GRC admissibles à un remboursement en espèces, de même que sur le niveau de leurs primes d'assurance-chômage.

Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque 60 pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés ou être assumé en totalité par le gouvernement, selon l'usage local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie, un régime d'assurance-invalidité de longue durée et un régime de soins dentaires sont offerts, à coûts partagés, aux employés recrutés aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement défraye les coûts des régimes. Ces coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 1 300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu de lois provinciales, Terre-Neuve, le Québec, l'Ontario et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui travaillent à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la GRC.

Ces dépenses dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale levant des impôts sur la masse salariale des employeurs; le niveau de l'impôt provincial; l'acceptation, par le gouvernement, de payer cet impôt; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La *Loi sur l'assurance-maladie du Québec* établit un impôt de 3,7 p. 100; la *Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement postsecondaire du Manitoba*, un impôt de 1,5 p. 100; la *Loi sur l'impôt-santé des employeurs de l'Ontario*, un impôt de 1,95 p. 100; et la Loi de Terre-Neuve (*Newfoundland Health and Post-secondary Education Act*), un impôt de 2,0 p. 100.

Taxe de vente au détail du Québec: La taxe de vente du Québec est payable sur les cotisations de l'employeur et des employés aux régimes d'assurance collective depuis 1985. Au départ, les coûts de l'employeur ont été imputés au ministère des Finances. Depuis l'exercice 1992-1993, ils sont imputés au Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Description

Assurance-maladie et autres assurances: Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du Régime d'assurance-invalidité, du Régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique, du Régime d'assurance-revenu militaire, du Régime collectif d'assurance-invalidité de longue durée de la GRC et du Régime de soins dentaires de la fonction publique. Le gouvernement est aussi autorisé à partager le coût, à l'égard des employés et des pensionnés, des primes qu'ils doivent payer en vertu du Régime d'assurance collective chirurgicale et médicale et de leur régime d'assurance-maladie provinciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes. Un régime de prestations de revenu aux survivants des employés de la fonction publique tués dans l'exercice de leurs fonctions, a été introduit en 1990.

Les avantages sociaux que l'État offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les compétences requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements et directives établis par le Conseil du Trésor. Pour expliquer comment les dépenses augmentent, précisons que les primes d'assurance chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir qu'elles restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles dépendent directement du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent de pair avec les traitements. C'est donc dire que les niveaux de dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attribution de nouveaux avantages pour que le régime de prestations demeure concurrentiel, et la modification des ententes de partage des coûts augmenteraient les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste regroupent les prévisions relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les prévisions relatives à chaque régime sont, à leur tour, fondées sur différents facteurs qui sont fonction de caractéristiques particulières. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de "roulement", les niveaux des primes ou des taux de cotisations, l'évolution prévue de ces taux et des dispositions relatives au partage des coûts, les modifications aux prestations et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

On s'attend maintenant à ce que les dépenses prévues en 1996-1997 au titre des régimes d'assurance collective diminueront par rapport aux coûts déjà prévus, par suite de l'annonce dans le budget de 1995 de réductions importantes de l'effectif de la fonction publique. La réduction du nombre de participants aux régimes se traduira donc par la diminution des coûts globaux des régimes et, en conséquence, des dépenses connexes de l'employeur et, de même, la diminution du nombre de participants et de la masse salariale se traduira par une réduction d'autres dépenses, par exemple les charges sociales imposées par les provinces.

Paiement à certains employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage: Les membres des Forces armées et de la GRC qui n'ont pas de personnes à charge admissibles à la protection du Régime de soins dentaires ont droit chaque année à un remboursement en espèces, qui représente leur part de la réduction des primes.

Section II
Analyse par activité

A. Assurances de la fonction publique

Objectif

Assurer le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Sommaire des ressources

L'activité Assurances de la fonction publique représente 74,5 p. 100 du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1996-1997.

Tableau 3: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Assurance-maladie et autres assurances	**460 142**	509 315	459 213
Paiement à certains employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	**2 307**	1 446	1 155
Régime d'assurance-maladie et autres pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	**3 957**	3 642	3 681
Impôts provinciaux sur la masse salariale	**262 001**	265 230	251 869
Taxe de vente au détail du Québec	**4 519**	4 807	4 304
	732 926	784 440	720 222
Moins: Recettes à valoir sur le crédit -Recettes des fonds renouvelables*	**67 438**	69 933	64 353
	665 488	714 507	655 869

* Voir la note à la page 4-6.

4. Organisation du programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le programme se compose de deux activités qui reflètent les deux fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances et les pensions de la fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes précis, financés par l'administration centrale, les cotisations aux régimes de prestations (par exemple, celles payables en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique*) étant précisées dans les programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Organisation: Les coûts d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. L'administration de l'élément du programme relatif aux régimes d'assurance incombe au secrétaire adjoint de la Division des relations de travail et de la classification. L'administration des régimes de pension, d'avantages et de sécurité sociale des employés recrutés sur place incombe au directeur exécutif de la Division des pensions. Ces deux personnes relèvent du sous-secrétaire de la Direction des ressources humaines.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance assure le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance visant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur désigné en vertu de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* ou d'autres lois.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières encourues en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à celle fournie par les autres employeurs au Canada. En outre, ce programme prévoit des fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu de la *Loi sur l'assurance-chômage* et des lois provinciales. Des contributions sont également versées à l'égard des coûts engagés au chapitre des régimes provinciaux et de la protection supplémentaire d'assurance-maladie des retraités.

Le programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur aux régimes de pension, d'avantages et de sécurité sociale auxquels sont assujettis les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger, ainsi que les paiements stipulés dans la *Loi sur la mise au point des pensions du service public* et les anciennes lois sur la retraite.

Les régimes d'avantages sociaux de la fonction publique, qui se sont modifiés au fil des années, visent à maintenir la position concurrentielle de l'État sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'État à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations découlant de lois canadiennes ou pour tenir compte des lois et des pratiques locales dans le cas des employés recrutés à l'étranger. Les variations de coûts sont fonction des rajustements actuariels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, du changement dans le nombre des personnes assurées, des augmentations de traitement, des révisions des avantages sociaux et des accords de partage des coûts et, dans le cas des avantages des personnes engagées par le gouvernement à l'étranger, des variations des taux de change.

2. Mandat

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute ce programme sont la *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi de crédits* de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance garantit la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes et programmes d'assurance et d'avantages sociaux des employés, et d'effectuer les paiements requis en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

B. Examen des résultats financiers

Tableau 2: Résultats financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)	Réel	Budget principal	Différence
Assurances de la fonction publique	720 222	748 944	**(28 722)**
Pensions de la fonction publique	12 467	21 500	**(9 033)**
	732 689	770 444	**(37 755)**
Moins: Recettes à valoir sur le crédit - Recettes des fonds renouvelables	64 353	67 875	**(3 522)**
	668 336	702 569	**(34 223)**

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été d'environ 34,2 millions de dollars, soit 4,9 p. 100 de moins que ceux prévus dans le Budget des dépenses principal. Cette différence est due aux raisons suivantes:

- les dépenses estimatives au titre des régimes suivants ont dépassé les dépenses réelles de:
  - 17,0 millions de dollars pour l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale;
  - 13,9 millions de dollars au chapitre des régimes d'assurance-invalidité de longue durée;
  - 11,8 millions de dollars au chapitre du Régime de soins dentaires;
  - 2,6 millions de dollars pour le paiement de la taxe de vente du Québec sur les primes et les cotisations des régimes d'assurance;
  - 1,2 million de dollars au chapitre des primes d'assurance-maladie provinciales;
  - 0,6 million de dollars au chapitre de la réduction d'assurance-chômage;
  - 0,8 million de dollars au titre des régimes d'assurance des employés recrutés sur place;
  - 3,5 millions de dollars sur les recettes à valoir sur le crédit;
- les dépenses réelles au titre des postes suivants ont dépassé les dépenses estimatives de:
  - 12,4 millions de dollars au titre des régimes d'assurance des cadres supérieurs et autres régimes d'assurance;
  - 6,8 millions de dollars au chapitre des régimes d'assurance-maladie;
  - 0,6 million de dollars au titre des régimes de pension et de sécurité sociale des employés recrutés sur place (à l'étranger); et
  - 9,6 millions de dollars au titre des cotisationsde l'employeur versées en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, d'autres lois sur la pension et de la *Loi sur l'assurance-chômage.*

- une réduction de 1,1 million de dollars pour les régimes d'assurance-maladie provinciaux;
- une réduction de 0,3 millions de dollars des coûts du paiement de la taxe de vente du Québec sur les primes et les cotisations aux régimes d'assurance ; et
- une réduction de 2,5 millions de dollars au chapitre des recettes provenant des fonds renouvelables;

Section I
Aperçu du Programme

A. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Différence	Détails à la page
Assurances de la fonction publique	**732 926**	784 440	(51 514)	4-10
Pensions de la fonction publique	**228 484**	23 622	204 862	4-14
	961 410	808 062	153 348	
Moins: Recettes à valoir sur le crédit -Recettes des fonds renouvelables	**67 438**	69 933	(2 495)	
	893 972	738 129	155 843	

Nota: Les recettes proviennent des fonds renouvelables conformément à la politique du Conseil du Trésor, qui exige que ces organismes englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1996-1997 s'élèvent à 155,8 millions de dollars, soit 21,1 p. 100 de plus que ce qui avait été prévu dans le Budget des dépenses 1995-1996. Cette augmentation est due aux raisons suivantes:

- une augmentation de 200,0 millions de dollars pour la *Loi sur les régimes de retraite particuliers*;
- une augmentation de 4,9 millions de dollars des coûts des régimes de pension et de sécurité sociale des employés recrutés sur place;
- une augmentation de 1,4 million de dollars pour les régimes d'assurance des cadres supérieurs;
- une augmentation de 0,8 million de dollars pour la réduction des taux de cotisation de l'assurance-chômage;
- une augmentation de 0,3 million de dollars pour les régimes d'assurance des employés recrutés sur place et autres assurances;
- une réduction de 25,0 millions de dollars pour le Régime de soins de santé de la fonction publique;
- une réduction de 16,2 millions de dollars pour le Régime de soins dentaires;
- une réduction de 8,3 millions de dollars des coûts prévus pour les régimes d'assurance-invalidité de longue durée;
- une réduction de 3,2 millions de dollars pour l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale;

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997					Budget principal 1995-1996
	Budgétaire				**Total**	
	Fonctionnement	Paiements de transfert	Total partiel	Moins: Recettes à valoir sur le crédit		
Assurances de la fonction publique	732 700	226	732 926	67 438	**665 488**	714 507
Pensions de la fonction publique	228 384	100	228 484	. . .	**228 484**	23 622
	961 084	326	961 410	67 438	**893 972**	738 129

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance			
10	Assurances de la fonction publique	702 433 000	702 433 000	**677 853 773**
(L)	Pensions de la fonction publique (*Loi sur la mise au point des pensions du service public*)	136 000	119 571	**119 571**
(L)	Contributions de l'employeur non réparties en vertu de la *Loi sur la retraite de la fonction publique* et d'autres lois sur la pension de retraite et de la *Loi sur l'assurance-chômage*	. . .	(9 637 364)	**(9 637 364)**
	Total du programme - Budgétaire	702 569 000	692 915 207	**668 335 980**

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**	Budget principal 1995-1996
	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance		
20	Assurances de la fonction publique	**693 872**	738 007
(L)	*Loi sur la mise au point des pensions du service public*	**100**	122
(L)	*Loi sur les régimes de retraite particuliers*	**200 000**	. . .
	Total du programme	**893 972**	738 129

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit	(dollars)	**Budget principal 1996-1997**
	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	
20	Subventions inscrites au Budget et contributions de l'État aux paiements et primes d'assurance chirurgicale-médicale et autres assurances et taxes, calculées et versées selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décrites au crédit 124 (Finances) de la *Loi des subsides n° 6 de 1960,* au crédit 85a (Finances) de la *Loi des subsides n° 5 de 1963*, et au crédit 20b (Finances) de la *Loi des subsides n° 10 de 1964,* et en faveur des personnes à leur charge; contribution de l'État à des régimes de pensions et à des régimes d'avantages, et à d'autres régimes d'assurance, d'assurance-maladie et de programmes de sécurité sociale pour les employés engagés sur place à l'étranger; et pourvoir au remboursement à certains employés de leur part de la réduction des primes conformément au paragraphe 63(3) de la *Loi sur l'assurance-chômage*	**693 872 000**

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 4-4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 4-5

Section I
Aperçu du programme

A. Sommaire des besoins financiers 4-6
B. Examen des résultats financiers 4-8
C. Données de base
   1. Introduction 4-9
   2. Mandat 4-9
   3. Objectif du Programme 4-9
   4. Organisation du Programme en vue de son exécution 4-10

Section II
Analyse par activité

A. Assurances de la fonction publique 4-11
B. Pensions de la fonction publique 4-15

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme 4-18

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

Plan de dépenses 1996-1997

C. Aide à la formation

Objectif

Aider au financement du recyclage de certains fonctionnaires qui sont ou qui seront déclarés excédentaires en vertu du Règlement sur l'emploi dans la fonction publique.

Sommaire des ressources

Tableau 4: Dépenses de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Budget des dépenses 1994-1995
Aide à la formation	**10 000**	. . .	. . .

Description

Des arrangements spéciaux en vue d'accroître le financement accordé pour la formation des employés excédentaires ont été annoncés dans le budget de 1994. En 1994-1995, le Conseil du Trésor a approuvé l'établissement d'une autorisation annuelle de dépenser de 10 millions de dollars pour assurer du financement aux ministères et organismes admissibles. Cette activité permettra aux ministères d'avoir accès à des fonds spéciaux pour contribuer à atténuer les situations chroniques d'excédentaires etfaciliter le placement des employés excédentaires qui ont des besoins spéciaux de formation, dans de meilleurs délais. En décembre 1995, le Conseil du Trésor a approuvé l'établissement d'un nouveau crédit distinct dans le cadre de ce programme du Conseil du Trésor afin d'accorder l'autorisation d'ajouter d'autres crédits directement.

Cette activité a pour objectif d'assurer une formation efficace qui facilitera la renomination des employés excédentaires, réduisant ainsi le nombre d'employés excédentaires et la durée de leur situation d'excédentaire.

B. Reprographie

Objectif

Régler les frais découlant de l'entente de licence négociée qui autorise la reproduction d'oeuvres, sous réserve des droits d'auteur, à l'échelle de l'administration fédérale.

Sommaire des ressources

Étant donné sa nature générale, cette activité est financée centralement. Toutefois, les dépenses ne sont pas imputées directement à ce compte, mais au ministère chargé de gérer l'entente.

Tableau 3: Dépenses de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Budget des dépenses 1994-1995
Reprographie	**1 369**	1 369	4 712

Description

Cette activité sert à financer l'entente de licence négociée avec les groupes représentant les auteurs et éditeurs d'oeuvres assujetties à la *Loi sur le droit d'auteur*. En vertu de l'entente, les ministères et les organismes peuvent reproduire les oeuvres qui y sont énumérées. L'entente, dont l'effet rétroactif remonte au 1er février 1989, demeurera en vigueur jusqu'au 31 mars 2001. Les fonds provisoires approuvés ont été tirés du crédit pour éventualités de 1994-1995 du Conseil du Trésor afin qu'il soit possible de faire le premier versement conformément aux modalités de l'entente et à la *Loi sur le droit d'auteur*. Ce premier versement, qui totalise 4,7 millions de dollars, couvre l'exercice 1994-1995 et la période de rétroactivité.

Au cours des années précédentes, le Conseil du Trésor a approuvé le transfert des fonds au crédit de fonctionnement du Secrétariat du Conseil du Trésor, dans le cadre du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique, en vue de faire les paiements requis.

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ un pour cent de la totalité des crédits annuels du Budget des dépenses principal était satisfaisant et acceptable par le Parlement.

On prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de un pour cent des crédits votés du Budget des dépenses principal.

Tableau 2: Comparaison des ressources avec les dépenses budgétaires du Budget des dépenses principal

(en millions de dollars)	**1996-1997**	1995-1996	1994-1995
Dépenses budgétaires votées	**45 300**	48 000	48 577
Éventualités du gouvernement	**450**	450	450
Pourcentage des dépenses budgétaires	**0,99**	0,94	0,93

Section II
Analyse par activité

A. Éventualités du gouvernement

Objectif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des coûts de personnel découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses des ministères, ainsi que pour les dépenses diverses qui ne peuvent être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

Sommaire des ressources

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas directement imputées à ce compte. Toutes les affectations provenant du crédit pour éventualités au cours de l'année ont été, à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un Budget des dépenses supplémentaire, soit transférées afin de compléter d'autres crédits servant à combler les insuffisances salariales. Tout solde restant devient périmé à la fin de l'année financière. Le tableau suivant résume la valeur des opérations de ce crédit pendant les trois exercices à l'égard desquels des données complètes sont disponibles.

Tableau 1: Éventualités du gouvernement - Sommaire des opérations

(en milliers de dollars)	1994-1995	1993-1994	1992-1993
Suppléments aux autres crédits approuvés par le Conseil du Trésor (bruts)	697 718	617 176	860 962
Besoins non salariaux remboursés au crédit pour éventualités	664 204	580 808	813 876
Transferts permanents aux autres crédits, normalement pour compenser les déficits salariaux	33 514	36 368	47 086
Budget des dépenses principal	450 000	450 000	450 000
Péremption	416 486	413 632	402 914

Description

Le niveau des fonds requis pour les éventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses publiques approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par les cadres supérieurs, et du niveau et du taux d'augmentation de certains frais touchant le personnel qui échappent au contrôle des ministères et organismes fédéraux.

B. Perspective de planification

Éventualités du gouvernement: La participation du Cabinet au Système de gestion des dépenses, la gestion de réserve par le Conseil du Trésor et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses constituent des facteurs importants pour établir le niveau de financement des éventualités du gouvernement. Au besoin, on propose habituellement le financement temporaire pour des articles qui ne peuvent pas figurer dans le Budget des dépenses principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard au moment de la préparation du Budget des dépenses principal et qu'ils ne peuvent être financés à l'aide de crédits en cours. Les budgets des dépenses supplémentaires mentionnent les mesures de dépenses dont le financement temporaire a été assuré grâce au crédit pour éventualités.

Aide à la formation : En 1994-1995, le Conseil du Trésor a établi une autorisation annuelle de dépenser de 10 millions de dollars afin d'assurer des fonds aux ministères et organismes admissibles pour les aider à recycler certains fonctionnaires excédentaires ou occupant des postes qui deviendraient excédentaires. Ces fonds sont déjà réservés dans le cadre de dépenses du gouvernement. Au départ, les ministères et les organismes devaient présenter des demandes d'aide au Secrétariat du Conseil du Trésor, et une fois leurs demandes acceptées, préparer des présentations au Conseil du Trésor afin d'obtenir l'autorisation de présenter un Budget des dépenses supplémentaire. Pour réduire le nombre de présentations et rationaliser les procédures visant l'accès à ces fonds, ce crédit distinct a été établi dans les crédits du Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale du Conseil du Trésor.

C. Efficacité du Programme

L'octroi de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses menues dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en donnant aux cadres supérieurs la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses imprévues qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et l'obligation de rendre compte des cadres supérieurs.

L'octroi d'une aide à la formation n'atténue pas la responsabilité des ministères de mettre en oeuvre et d'assumer les coûts de cette formation à même leurs ressources, et les demandes d'aide des ministères en mesure d'assumer les coûts de cette formation à même leurs niveaux de référence ne seront pas étudiées. Une mesure importante de la réussite des ministères sera l'effet que cette formation a sur la situation des employés excédentaires. On s'attend à une réduction du nombre d'employés excédentaires et de la durée de leur période d'excédentaire.

2. Mandat

Les principaux fondements législatifs sont la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les *lois de crédits* pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour objectif de pourvoir aux dépenses imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget des dépenses principal et aux programmes gérés par l'administration centrale.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme comprend trois activités: les éventualités du gouvernement, la reprographie et l'aide à la formation.

Organisation: Les frais d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. Les recommandations au sujet des décisions d'affectation du crédit d'aide à la formation sont faites conjointement par le sous-secrétaire de la Direction des ressources humaines et le sous-secrétaire de la Direction des programmes. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions d'affectation des fonds des crédits de l'administration centrale. Le sous-secrétaire de la Direction des programmes est responsable de la mise en oeuvre des décisions.

Section I
Aperçu du Programme

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en attendant l'affectation définitive des fonds. Ces fonds peuvent être affectés à tous les programmes gouvernementaux.

Le crédit pour éventualités fournit un mécanisme de financement temporaire qui permet aux ministères et organismes de mettre en oeuvre des décisions stratégiques et de répondre aux besoins liés à la charge de travail lorsque le financement est nécessaire avant que le Budget des dépenses supplémentaire soit approuvé; il permet également de bénéficier d'une affectation permanente à l'égard de crédits admissibles relativement aux insuffisances salariales ayant trait aux niveaux d'activité autorisés. À l'exception des rajustements de traitements, les affectations faites sur le crédit pour éventualités sont recouvrées des ministères et organismes après approbation par le Parlement du Budget des dépenses supplémentaire. Les montants affectés aux insuffisances salariales ne sont pas recouvrés des ministères et organismes étant donné qu'ils ne représentent pas une augmentation du niveau d'activité prévu dans le cadre du Programme, ce qui élimine la nécessité de déposer de nombreux budgets supplémentaires accessoires de nature technique devant le Parlement.

Le crédit de reprographie sert au gouvernement à s'acquitter d'une obligation découlant d'une entente conclue avec certains groupes représentant les auteurs et les éditeurs d'oeuvres assujetties à la *Loi sur le droit d'auteur*. L'affectation tirée de ce crédit correspond à un virement permanent au ministère bénéficiaire. Ce dernier doit consigner dans les Comptes publics les dépenses réelles liées à cette affectation.

Le crédit d'aide à la formation assure un mécanisme de financement supplémentaire permettant aux ministères et organismes d'assurer la formation des employés excédentaires, et de ceux dont les postes seront déclarés excédentaires et lorsqu'une intervention rapide en matière de formation permettrait de trouver un nouveau poste à l'employé avant qu'il ne soit déclaré excédentaire. Auparavant, les ministères devaient présenter une demande d'aide au Secrétariat du Conseil du Trésor et, une fois cette demande acceptée, préparer des présentations au Conseil du Trésor afin d'obtenir l'autorisation de présenter un Budget des dépenses supplémentaire. Ce crédit accorde au Conseil du Trésor le pouvoir de compléter d'autres crédits destinés à cette aide à la formation.

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale			
5	Éventualités du gouvernement	450 000 000	416 485 507	...
6d	Reprographie	...	...	...
	Total du programme - Budgétaire	450 000 000	416 485 507	...

L'objet de ces crédits est d'ajouter des sommes à des crédits d'autres programmes et de fournir des ressources conformément au libellé du crédit. Le total disponible représente le solde des fonds après virements à d'autres crédits dont le montant devient périmé en fin d'exercice. Comme il est fait état dans ces autres crédits du montant des fonds transférés, l'utilisation réelle est égale à 0.

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(dollars)	Budget principal 1996-1997
	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	
5	Éventualités du gouvernement – Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits relativement à la feuille de paye et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu, y compris les primes attribuées en vertu de la *Loi sur les inventions des fonctionnaires*; autorisation de réemployer toutes les sommes affectées à des besoins autres que ceux de la feuille de paye, tirées sur d'autres crédits et versées au présent crédit	**450 000 000**
10	Reprographie – Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits en vue de verser les paiements conformément au contrat de licence de reproduction par reprographie des oeuvres publiées protégées par le droit d'auteur	**1 369 000**
15	Aide à la formation – Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour augmenter les autres crédits nécessaires au financement de l'aide à la formation des fonctionnaires qui sont ou seront déclarés excédentaires aux termes du Règlement sur l'emploi dans la fonction publique.	**10 000 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**		Budget principal 1995-1996
	Budgétaire		
	Fonctionnement	**Total**	
Éventualités du gouvernement	450 000	**450 000**	450 000
Reprographie	1 369	**1 369**	1 369
Aide à la formation	10 000	**10 000**	...
	461 369	**461 369**	451 369

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**	Budget principal 1995-1996
	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale		
5	Éventualités du gouvernement	**450 000**	450 000
10	Reprographie	**1 369**	1 369
15	Aide à la formation	**10 000**	. . .
	Total du programme	**461 369**	451 369

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 3-4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 3-6

Section I
Aperçu du Programme

A. Données de base
   1. Introduction 3-7
   2. Mandat 3–8
   3. Objectif du Programme 3-8
   4. Organisation du Programme en vue de son exécution 3-8
B. Perspective de planification 3-9
C. Efficacité du Programme 3-9

Section II
Analyse par activité

A. Éventualités du gouvernement 3–10
B. Reprographie 3–12
C. Aide à la formation 3–13

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale

Plan de dépenses 1996-1997

B. Index par sujet

A

Autoroute de l'information....47

B

Biens immobiliers..... 11, 14, 18, 19, 20, 22, 24, 51
Budgets de fonctionnement....20

C

Classification....8, 14, 25, 28, 31, 32, 37
Comités mixtes d'aide à l'adaptation....29, 32
Commission canadienne
des droits de la personne....8, 13, 28, 33, 36
Compression des effectifs....11, 14, 29, 30, 31, 32
Comptes publics....5, 40, 42, 45, 51
Conseil national mixte....11, 28, 30
Conventions collectives....28, 56

D

Direction des ressources humaines..... 6, 11, 14, 16, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32

É

Équité en emploi....6, 10, 12, 13, 15, 25, 26, 32, 33, 34, 35, 37, 38
Évaluation 10, 13, 14, 20, 22, 23, 28, 32, 33, 36, 37, 39, 40, 43, 44, 47, 48, 52, 53
Évaluation du programme....13, 48, 52, 53

E

Examen des programmes....8, 14, 20, 22, 30, 32, 37, 50

F

Fonction de contrôleur....40

G

Gestion de l'information....40, 43, 46
Gestion de la qualité....23, 40
Groupe de la direction....15, 32

I

Indemnité....57
Internet....23, 34, 43, 46, 50, 51

L

Loi sur l'équité en matière d'emploi.... 8, 10, 13, 33, 34, 35
Loi sur la gestion des finances publiques... 6, 10, 26, 42, 44
Loi sur les immeubles fédéraux....11,
Loi sur les langues officielles.....6, 10, 12, 35, 36,

M

Modes de prestation des services....10, 11, 22, 26, 44

N

Négociation collective....11, 28,
Norme générale de classification....14, 28,

O

Organismes de service spéciaux....15,

P

Plan d'activités....22, 45, 49,
Plan directeur....11, 15, 43, 45, 46,
Planification des activités....14, 29,
Politiques relatives aux ressources humaines....
Privatisation....11, 15, 21,
Programme des initiatives
de mesures spéciales....12, 15, 34,

R

Réforme de la réglementation....11, 21,
Réforme des pensions....
Relations de travail....6, 8, 11, 25, 28, 31,
Rémunération et avantages sociaux....
Renouvellement de la fonction publique....12,
Reprographie....41, 51,
Responsabilisation....9, 10, 13, 14, 26, 29, 30, 3
33, 34, 35, 40, 41, 42, 44

S

Services de qualité....11, 15, 22, 33, 36, 4
41, 42, 43, 45, 49, 51
Sociétés d'État....11, 15, 17, 19, 21, 23, 29, 36, 4
Stratégie d'information financière....11, 14, 42, 4
Système de classification....

T

Technologies de l'information....41, 5
Travaux d'infrastructure....48, 4
Tribunal des droits de la personne....8, 2

Les références des numéros de pages sont reliées au chapitre 2 seulement

3. Paiements de transfert

Tableau 10 : Détail des subventions et contributions

(en dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Subventions			
Administration			
Le Conference Board du Canada	**108 000**	124 000	142 000
Total des subventions	**108 000**	124 000	142 000
Contributions			
Gestion financière et de l'information			
Contribution à l'Association canadienne de normalisation	**6 000**	7 000	26 000
Total des contributions	**6 000**	7 000	26 000
Total	**114 000**	131 000	168 000

4. Coût net du programme

Tableau 11 : Coût net du programme pour 1996-1997

(en milliers de dollars)	Dépenses brutes de fonctionnement pour 1996-1997	Plus autres coûts*	Coût total du programme	Moins autres coûts**	Coût net estimatif du programme **1996-1997**	1995-1996
Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique	77 555	12 495	90 050	8 250	**81 800**	86 722

(en milliers de dollars)

*Les autres coûts comprennent :

les locaux fournis sans frais par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	8 016
• l'émission de chèques et autres services fournis sans frais par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	81
la part de l'employeur pour les avantages sociaux des employés concernant les primes d'assurance et les frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	2 787
• l'indemnité aux travailleurs venant de Développement des ressources humaines Canada	39
les services légaux reçus sans frais du ministère de la Justice	1 572

**Les Recettes comprennent:

• recettes à valoir sur les crédits	550
• recettes créditées directement du Trésor	7 700

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de 55 060 000 $ du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique représentent 71 p. 100 des dépenses totales de fonctionnement du Programme. L'information concernant les effectifs est présentée au tableau 9.

Tableau 9 : Détail des besoins en personnel

	ÉTP Budget des dépenses 1996-1997	ÉTP Prévu 1995-1996	ÉTP Réel 1994-1995	Échelle des traitements actuelle	Traitement moyen 1995-1996
Nominations par décret du Conseil[1]	**1**	2	2	117 000 - 170 500	
Gestion[2]	**135**	147	146	63 300 - 128 900	88 000
Scientifique et professionnelle	**63**	64	63	20 600 - 87 241	67 700
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**232**	237	269	17 994 - 75 002	54 600
Autres groupes	**207**	218	241	15 981 - 79 497	62 300
Total	**439**	455	510		57 900
Technique	**15**	16	17	16 608 - 75 927	42 900
Soutien administratif	**181**	196	221	16 847 - 48 804	30 200
Exploitation	**3**	6	6	17 489 - 53 544	27 400
	837	886	965		

* L'expression "équivalent plein temps" désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Nota : La colonne "Échelle des traitements actuelle" indique les échelles de traitement par catégorie professionnelle, en vigueur au 1er octobre 1995. La colonne "Traitement moyen" indique les coûts salariaux de base estimatifs y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite.

[1]Ceci inclut tous les sous-ministres et tous les postes dotés par le gouverneur en conseil à tous les niveaux.
[2]Ceci inclut tous les postes des niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du programme

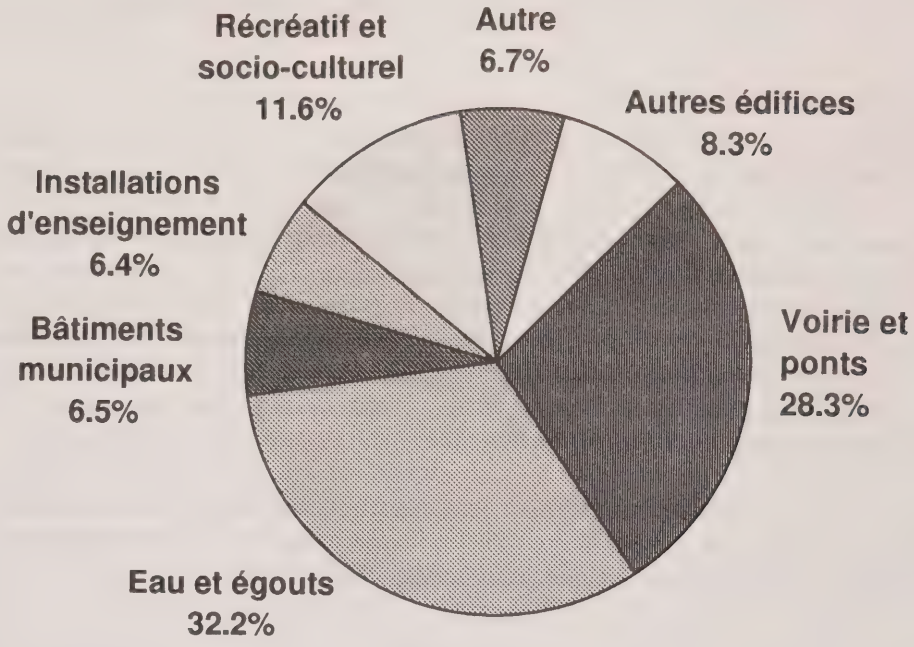
1. Besoins financiers par article

Tableau 8 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Personnel			
Traitements et salaires	**48 091**	51 421	56 809
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**6 967**	6 679	7 135
Autres frais touchant le personnel	**2**	2	2
	55 060	58 102	63 946
Biens et services			
Transports et communications	**1 725**	2 100	1 696
Information	**1 637**	2 000	1 358
Services professionnels et spéciaux	**13 558**	13 150	9 151
Location	**180**	340	122
Achat de services de réparation et d'entretien	**100**	350	97
Services publics, fourniture et approvisionnements	**730**	1 050	729
Achat de machinerie et d'équipement	**350**	385	668
Services administratifs (Finances)	**3 742**	4 135	5 033
Autres subventions et paiements	**359**	175	195
	22 381	23 685	19 049
Total de budget de fonctionnement	**77 441**	81 787	82 995
Paiements de la reprographie	**...**	...	4 712
Paiements de transfert	**114**	131	168
Dépenses brutes	**77 555**	81 918	87 875
Moins: Recettes à valoir sur les crédits	**550**	...	...
Dépenses nettes	**77 005**	81 918	87 875

Les projets approuvés dans le cadre du programme répondent à des besoins publics variés. Ils ont été regroupés en un certain nombre de catégories d'infrastructure général. Le graphique ci-dessous résume la ventilation des fonds alloués au programme selon ces catégories :

Tableau 7: Ventilation du financement par type de projets d'infrastructure



Nouveau profil des dépenses : Un examen effectué après le budget de 1995 a résulté en un remaniement du financement, lequel a été étalé sur cinq ans. Cela a également nécessité la renégociation des accords entre le gouvernement fédéral et les provinces pour les adapter au prolongement du programme et au nouveau profil des dépenses dans chaque province et territoire.

Évaluation du programme : Un cadre global d'évaluation du Programme Travaux d'infrastructure Canada a été produit en 1995. Le processus d'évaluation a commencé avec la réalisation d'un certain nombre d'études de cas pilotes et avec la préparation d'une méthodologie pour les futures études de cas dans tout le pays.

Bureau des travaux d'infrastructure

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour la prochaine année financière sont les suivantes :

Évaluation des programmes : Compléter l'évaluation du programme en collaboration avec les organismes fédéraux chargés de la mise en oeuvre et avec les provinces et territoires.

RÉALISATIONS RÉCENTES

Voici les principales activités accomplies récemment par le Bureau des travaux d'infrastructure :

Mise en oeuvre du programme : 1995-1996 a été l'année de pointe pour ce qui est de la mise en oeuvre et de la réalisation des projets. L'ensemble des engagements à l'égard des projets approuvés aura atteint environ 97 p. 100 du financement disponible du programme. Il est également à noter qu'en raison de l'engagement de dépenses supplémentaires par les demandeurs et le secteur privé, le total des dépenses approuvé par les trois paliers de gouvernment aura atteint 6,4 milliards de dollars, soit environ 400 millions de dollars de plus que les 6 milliards de dollars prévus lorsque le programme Travaux d'infrastructure Canada a été annoncé.

D'ici le 31 mars 1996, on s'attend à ce que les dépenses de programme totales par les trois paliers de gouvernement soient de l'ordre de 4,7 milliards de dollars et qu'elles aient créé environ 74 000 emplois durant les deux premières années du programme.

Situation à l'échelle nationale - Projets approuvés
au 11 janvier 1996

	Nombre de projets	Coûts admissibles (milliers de dollars)	Part fédérale (milliers de dollars)	Emplois directs
Colombie-Britannique	407	672 855	224 092	10 334
Alberta	1 229	547 654	168 504	8 948
Saskatchewan	1 134	246 956	50 655	4 387
Manitoba	382	205 562	58 219	3 474
Ontario	5 089	2 284 616	711 721	35 514
Québec	2 124	1 733 802	473 120	27 692
Nouveau-Brunswick	193	148 118	48 247	2 729
Nouvelle-Écosse	300	221 382	67 384	4 027
Île-du-Prince-Édouard	101	35 861	11 785	692
Terre-Neuve	277	147 505	49 129	2 406
Territoires du Nord-Ouest	93	8 665	3 204	139
Yukon	32	7 912	2 168	126
Premières nations	278	84 848	29 445	1 373
TOTAUX :	11 639	6 345 737	1 897 672	98 840

dépenses principal et le Budget des dépenses supplémentaire; l'implantation du procédé de planification opérationnelle; les modifications au régime de pension des députés; les réactions du gouvernement au trois rapports du vérificateur général; l'initiative sur les services de qualité; la poursuite de la mise en oeuvre du *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information*; la parité salariale; l'amélioration de l'aspect environnemental des activités gouvernementales, y compris le parc de véhicules fédéraux; la reprographie; la révision de la politique contre le harcèlement; la Semaine nationale de la fonction publique; le dépôt des Comptes publics; la réforme réglementaire; les langues officielles; les questions relatives aux biens immobiliers; l'équité en matière d'emploi.

Édition et diffusion électronique : La Division a diffusé des documents importants, notamment : la série Gens en transition à l'intention des fonctionnaires fédéraux; le Budget des dépenses principal; le Rapport annuel sur les langues officielles; le Rapport annuel sur l'équité en matière d'emploi; le Rapport annuel sur les sociétés d'État; le Projet de réglementation fédérale; *Le système de gestion des dépenses du gouvernement du Canada*; 10 guides sur les services de qualité; le *Guide de restructuration des procédés d'acquisition et de paiement*; le *Premier rapport trimestriel sur la réduction des effectifs dans la fonction publique*; le plan opérationnel du Secrétariat pour 1995-1997; l'aperçu ministériel des priorités et des dépenses de programme; le rapport du Président sur l'Examen dans l'administration fédérale; et le *Cadre sur les modes possibles d'exécution de programme.*

Elle a révisé ou rédigé 726 documents et administré la production de 76 publications imprimées, 318 publications nouvelles ou mises à jour sur CD-ROM et le réseau en direct du Secrétariat (ResSourceNet), ainsi que 59 publications sur le site World Wide Web du Secrétariat.

La Division a produit quatre CD-ROM contenant chacun 1 000 publications du SCT sur l'administration du gouvernement fédéral et sur les lois et règlements. Le CD-ROM, publié trimestriellement, est disponible moyennant un abonnement annuel, et gratuitement dans les " bibliothèques de dépôt " au Canada.

Le Division a continué d'administrer le réseau d'information du CT (aussi appelé le babillard ResSourceNet) auquel ont gratuitement accès les fonctionnaires fédéraux. Bien que le réseau soit quotidiennement mis à jour et qu'il contienne la même information que le CD-ROM, il n'offre pas les avantages d'un CD fonctionnant dans un environnement Windows haut de gamme.

La Division a mené des recherches sur les nouvelles technologies et restructuré les procédés relatifs aux publications internes en vue de remplacer les les documents imprimés par un procédé électronique entièrement automatisé et aux formats multiples (p.ex., CD-ROM, Internet, babillard électronique, disquettes).

En mais 1995, elle a inauguré à titre d'essai un site sur le World Wide Web de l'Internet et mis au point un guide et des normes de publication pour l'Internet à l'intention des directions du SCT qui confient l'élaboration de leur site à l'entreprise privée.

La Division a poursuivi ses recherches concernant l'application du Langage standard généralisé de balisage pour faciliter la préparation et la diffusion des publications du SCT.

Communications : La Division des communications donnera des conseils stratégiques en matière de communications et assurera le soutien opérationnel au président et à son équipe, au secrétaire et à la haute direction; elle mènera une étude des programmes de communication en cours, de leurs rôles et des besoins du Secrétariat à cet égard; elle améliorera les procédés existants.

Édition et diffusion électronique : La Division s'occupera également de la gestion du programme d'édition du Secrétariat de manière efficace et économique, ce qui comprend :

- implanter des normes pour le service d'édition et réviser la politique d'édition en vue de reconnaître l'importance croissante de l'édition électronique;
- planifier et administrer le programme d'édition et de diffusion électronique;
- administrer la page d'accueil du Secrétariat sur l'Internet et publier toute l'information ministérielle, y compris les discours, les communiqués, le Budget des dépenses, les rapports au Parlement, les politiques, les normes et les guides des gestionnaires;
- continuer l'élaboration de normes et de lignes directrices à l'intention des centres de décision du Secrétariat intéressés à établir leur propre site sur l'Internet, et veiller à ce que les publications diffusées sur l'Internet respectent les normes ministérielles; et
- intégrer toute l'information disponible sur le site Internet du Secrétariat dans le babillard ResSourceNet au moyen d'un menu facile d'accès qui sera offert à tous les fonctionnaires fédéraux par le truchement du nouveau centre de ressource en direct Publiservice que TPSGC a mis en service en janvier 1996.

RÉALISATIONS RÉCENTES

Les principales activités réalisées récemment par la Direction de la planification et des communications sont les suivantes:

Planification stratégique et recherche : Le BPRC a fourni des services de consultation et de soutien relativement aux diverses initiatives et réponses du SCT aux priorités gouvernementales telles que la réforme de la fonction publique, le groupe de travail des sous-ministres sur l'avenir de la fonction publique ainsi que d'autres questions propres au ministère relatives à son orientation et à sa gestion. Le Bureau a prêté son concours aux activités spéciales entourant l'arrivée des nouveaux secrétaire et président ainsi que plusieurs projets de recherche liés à la réforme de la fonction publique dans un contexte canadien et international.

Planification opérationnelle et coordination : Le BPRC a coordonné l'élaboration du premier plan d'activités du Secrétariat et du rapport d'étape subséquent concernant la mise en oeuvre des orientations stratégiques énoncées dans le plan. Il a également accordé son appui aux activités et priorités ministérielles telles que le Comité exécutif du STC. Le Bureau a aussi participé à la coordination et au soutien d'événements spéciaux tels que trente visites internationales au Secrétariat, la réunion annuelle du Programme de visites des cadres supérieurs dans les régions (RSVP) et le groupe consultatif d'universitaires. Le BPRC a coordonné plusieurs initiatives mises en oeuvre à l'appui de la restructuration du Secrétariat, notamment un sondage auprès de tous les employés du SCT, la création du Conseil consultatif du SCT sur le changement, une journée d'activités, une réunion de tous les employés du ministère et une journée portes ouvertes.

Communications : La Division a donné des conseils et fourni son soutien à diverses activités et initiatives telles que les questions entourant l'Examen des programmes et les communications relatives au Budget de février 1995 (par exemple, la réduction des effectifs, la désignation des ministères les plus touchés, le Programme d'encouragement anticipée et le Projet de prime de départ anticipé, les rencontres avec les syndicats); la réorganisation du Système de gestion des dépenses; le Budget des

Tableau 6 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997		Prévu 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Gestion	**8 781**	**78**	9 811	85	5 391	73
Services ministériels	**10 944**	**144**	12 378	166	13 465	171
Travaux d'infrastructure	**269**	**2**	806	7	1 386	14
	19 994	**224**	22 995	258	20 242	258

Les coûts liés au personnel représentent 63 p. 100 des dépenses totales consacrées à l'activité. Voici d'autres domaines qui ont nécessité des débours importants : 4 p. 100 pour les services professionnels et spéciaux et 27 p.100 pour autres subventions et paiements

Données sur le rendement et justification des ressources

Direction de la planification et des communications (DPC)

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour la nouvelle année financière sont les suivantes:

AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE DU SECRÉTARIAT ET GESTION DU CHANGEMENT

Planification stratégique et recherche : Le Bureau de la planification, de la recherche et de la coordination (BPRC) fournira des conseils stratégiques et un soutien opérationnel au président et à son équipe, au secrétaire et à la haute direction relativement à l'établissement des priorités ministériels, à l'édification d'une mission et d'une vision ainsi qu'à l'observation et à l'analyse de l'environnement. Les activités incluent les consultations avec le Greffier du Bureau du conseil privé, d'autres organismes centraux et les sous-ministres. Le BPRC coordonnera également l'examen annuel des services de gestion des ministères effectué par le Secrétariat et contribuera à l'examen annuel du rendement des sous-chefs mené par le Comité des hauts fonctionnaires (CHF). Il recensera et conduira des travaux de recherche ministériels sur les questions d'actualité.

Planification opérationnelle et coordination : Le BPRC élaborera le plan d'activités du Secrétariat de concert avec les directions du SCT, les services ministériels et le Conseil consultatif des employés sur le changement, ainsi que les mécanismes afférents de contrôle et de communication de l'avancement des projets. À l'appui des initiatives de transformation et de renouvellement du Secrétariat, le BPRC organisera et coordonnera des activités telles que les réunions du Comité exécutif et du groupe de gestion du SCT, la mise en oeuvre de services de qualité au sein du Secrétariat, une enquête de suivi auprès des employés et d'autres activités. Le Bureau continuera à coordonner également la participation du Secrétariat au programme des visites internationales continuera également d'être coordonnée à partir de ce Bureau.

D. Administration

Objectif

Fournir des directives à l'intention du Secrétariat, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel.

Description

Cette activité regroupe trois sous-activités, à savoir les services de gestion, les services ministériels et les travaux d'infrastructure.

Gestion : Cette sous-activité comprend la prestation de services aux cabinets du président et du secrétaire du Conseil du Trésor et contrôleur général du Canada, à la Direction de la planification et des communications, à la Sous-section des services juridiques et au Bureau des travaux d'infrastructure.

La Direction de la planification et des communications s'occupe de la planification stratégique et de la recherche pour le ministère, notamment de la préparation des plans d'étude et des plans d'activités du SCT, de la gestion interne du changement et de la coordination du soutien, dont ont besoin le secrétaire et le Comité exécutif. Dans le domaine des communications, elle fournit au président et au personnel du ministère conseils, plans stratégiques et services, et dirige le programme d'édition et de diffusion électronique des publications du SCT.

La Sous-section des services juridiques représente le procureur général du Canada auprès du Secrétariat du Conseil du Trésor, Elle a pour mandat de fournir des services juridiques qui facilitent l'atteinte des objectifs des politiques et des programmes du SCT. Elle fournit également des directives et des conseils juridiques concertés pour faire en sorte que les programmes, politiques et activités du SCT soient conformes à la loi.

Services ministériels : Le Secrétariat du Conseil du trésor et Finances Canada se partagent les services financiers et administratifs, de même que les services liés au personnel, aux systèmes et à la sécurité qu'offre la Direction des services ministériels.

Travaux d'infrastructure : Le Bureau des travaux d'infrastructure veille à la cohésion globale du programme Travaux d'infrastructure Canada et à sa présentation au public. Il contribue à l'élaboration des critères du programme, à la définition des besoins en information et en déclaration relatifs aux projets, aux approches en matière de communications et à l'évaluation du programme. Il assure la circulation de l'information sur la mise en oeuvre du programme entre les diverses régions. Il appuie également le Ministre responsable de l'infrastructure en ce qui a trait à l'approbation des projets.

Sommaire des ressources

En 1996-1997, 26 p. 100 des sommes et 27 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique ont été consacrés à l'administration centrale du ministère.

Élaboration d'une infrastructure technologique :

- A participé activement aux délibérations du Conseil consultatif sur l'autoroute de l'information et a promu le rôle "d'utilisateur modèle" de l'État à l'égard de cette dernière.

- A établi un cadre de gestion sur la participation du fédéral aux projets-pilotes axés sur l'évaluation des méthodes et des modes novateurs de prestation de services à l'aide des nouvelles technologies de l'information.

- A travaillé avec les ministères en vue de définir et d'acquérir les principaux systèmes partagés qui formeront la base d'une architecture uniforme de systèmes intégrés permettant à l'État de créer un environnement de systèmes ouverts appuyant l'interopérabilité, l'interconnectivité et la modularité. Les principaux systèmes apportent, entre autres, de l'information sur les ressources humaines, les finances, la planification des activités et la gestion à l'intention de la haute direction.

- A approuvé une infrastructure à clés publiques (ICP) a été approuvée. L'ICP est à la base de la STI de l'État et fait partie intégrante de l'infrastructure du commerce électronique.

pour guider la mise en oeuvre du Plan directeur et pour fournir un cadre permettant de passer de la théorie à la pratique.

- A établi un répertoire des initiatives publiques de renouvellement, et participé à un projet pilote afin de rendre les données sur le rendement de l'État plus accessibles en les diffusant sur la page d'accueil du SCT sur Internet.

- A coordonné, avec d'autres administrations, l'application à grande échelle du principe de guichet unique pour la prestation de services et d'informations à l'appui du renouvellement prévu dans le Plan directeur.

- A coordonné la mise en oeuvre par les ministères de l'initiative de réduction des formalités administratives. A publié le premier rapport annuel du président du CT sur la réduction des formalités administratives, qui expose en détail les mesures prises et les résultats obtenus jusqu'ici.

Modernisation de l'administration interne :

- A publié une nouvelle édition du *Guide de restructuration des procédés d'acquisition et de paiement.*

- A conclu une entente avec des détenteurs d'un droit d'auteur à l'égard de la reproduction en grosses quantités de coupures de presse sur papier dans les ministères fédéraux.

- A promu le recours accru par les ministères fédéraux aux mécanismes de contrôle des médias électroniques.

- A favorisé l'originalité et l'ingéniosité en cernant les secteurs où les ministères peuvent réduire leurs coûts par la mise en commun des ressources destinées à la prestation de service (Services d'appui partagés localement).

Orientation fonctionnelle et outils de gestion :

- A promu la mise en oeuvre de la stratégie en matière de sécurité des technologies de l'information en appuyant concrètement le travail du Comité directeur de la stratégie en matière de sécurité des technologies de l'information (STI), qui a été établi sous l'égide du Conseil du renouveau administratif pour cerner les besoins communs et trouver des solutions communes en matière de sécurité qui appuieraient avec efficience et efficacité les secteurs d'activités de l'État.

- A promu l'utilisation d'Internet dans l'administration fédérale en établissant le site principal du gouvernement du Canada de sorte que l'État dispose d'un guichet unique pour la prestation d'informations sur son organisation, ses programmes et ses services. A publié *Internet: Guide d'utilisation d'Internet au gouvernement fédéral.*

- A élaboré et mis en oeuvre un cadre de gestion amélioré sur les investissements de l'État en technologies de l'information afin d'optimiser les ressources consacrées à ces investissements, de satisfaire aux besoins et tirer parti des meilleures perspectives.

- A orienté et appuyé les spécialistes des finances, des marchés et de la gestion de l'information.

- A évalué les activités d'examen de l'État et les résultats, y compris la mise en oeuvre des normes d'examen et de service, et a rendu compte de ces activités. A recommandé, au besoin, des mesures correctives pour examen par le CT.

- A vérifié la qualité des examens effectués pour le compte du Cabinet et du CT et en rapport avec le Budget.

- A agi à titre de coordonnateur fédéral des questions relevant du vérificateur général et du Comité des comptes publics.

Innovation. A coordonné les rapports novateurs (contractuels) comme les associations stratégiques, les partenariats, la prise en charge des services de l'État par les fonctionnaires et les sociétés d'État exploitées par le secteur privé, ainsi que d'autres questions d'efficience organisationnelle.

GESTION DES DÉPENSES

Stratégie d'information financière (SIF) : A dirigé le projet relatif à la stratégie d'information financière (SIF), une composante du système de gestion des dépenses (SGD). Le Conseil du Trésor a approuvé la SIF en novembre 1995. Une structure de gestion a été mise sur pied pour celle-ci et inclut des conseils d'examen composés de sous-ministres adjoints et un bureau de gestion des projets.

Examen et rendement : Par l'entremise d'équipes de plan d'activités, a intégré l'examen et le rendement au système de gestion des dépenses (SGD) en accordant l'accès aux données sur le rendement, en prenant des engagements concrets à l'égard du rendement et des normes de service, ainsi qu'en établissant et en définissant les priorités en matière d'examen.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Initiative pour des services de qualité : A promu l'application des principes et des pratiques de qualité et a fourni aux gestionnaires et autres spécialistes pangouvernementaux les outils nécessaires à l'exécution des programmes et à la prestation de services de qualité et à la mesure de nos moyens. Le Cabinet a approuvé l'initiative sur les services de qualité en juin 1995. Le premier numéro du Bulletin *Transformation* est paru en octobre 1995. Des cours de formation ont été mis au point sur la prestation de services de qualité et sont dispensés par le Centre canadien de gestion (CCG). Une série de dix guides, qui servent de cadre aux ministères pour la mise en oeuvre des services de qualité, ont été publiés en octobre 1995.

Achats partagés de services médicaux : A coordonné l'achat des services médicaux et des médicaments et a effectué un examen interministériel des économies de coûts possibles que peuvent offrir les méthodes d'achat de services médicaux et de médicaments.

Soutien à la prestation innovatrice de services :

- A dirigé la mise en oeuvre du Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information et y a donné la force d'impulsion. En novembre 1995, le CT a approuvé l'orientation générale et plusieurs mesures précises pour mettre en oeuvre le *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information.* Il a également approuvé un fonds de roulement de 60 millions de dollars. Un nouveau cadre de gestion des projets en technologies de l'information a été élaboré aux fins d'approbation par les ministres du CT. Un "plan d'ensemble" a été dressé

RÉALISATIONS RÉCENTES

La Direction de la gestion des finances et de l'information a récemment mené les principales activités suivantes :

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Examen de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). A amorcé l'examen de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), pour cerner les raisons pour lesquelles il faudrait modifier la LGFP pour pouvoir mettre en oeuvre la comptabilité d'exercice et a planifié d'autres modifications éventuelles (c.-à-d., autres modes de prestation des services).

Cadres de contrôle de l'adjudication des marchés et des finances. A mis en oeuvre un cadre fédéral de contrôle de l'adjudication des marchés et des finances, et veille à son application, notamment :

- en intégrant à ce cadre des instructions à l'intention des ministères sur le processus d'acquisition, dont la poursuite des objectifs nationaux, l'évaluation des risques que cela comporte et la gestion appropriée du projet;

- en appuyant la poursuite des objectifs de l'État et les nouvelles méthodes de prestation de services et tout en augmentant les responsabilités, la gestion financière et les rapports des ministères;

- en élaborant des règlements pangouvernementaux à l'égard du prélèvement d'intérêts sur les créances non fiscales;

- en modifiant un certain nombre de politiques sur l'adjudication des marchés, la gestion des risques et la gestion financière, lors de la deuxième étape de l'examen des politiques et des règlements du CT;

- en faisant fonction de centre d'experts à l'égard : de la gestion des marchés, des projets et des risques; de la politique de comptabilité publique; de la politique de gestion financière et des pouvoirs financiers.

Responsabilisation et stratégies à l'égard de l'examen :

- A clarifié les responsabilités pour mettre davantage l'accent sur les résultats et permettre une gestion plus souple des ressources humaines et financières, conformément aux intérêts du Parlement et aux recommandations du vérificateur général qui ont été approuvées.

- A consolidé l'engagement pris par le gouvernement à l'égard de l'examen au moyen de la publication du premier rapport annuel du président sur l'examen. Des précisions à l'appui du rapport du président sont contenues dans des documents de référence et la base de données du SCT sur les examens.

- A mené des évaluations, des vérifications et des examens des résultats des politiques et des programmes du CT pour en informer les gestionnaires responsables au SCT.

- A coordonné la deuxième phase de l'examen des politiques et des règlements du CT.

- collaborer avec les ministères à la mise sur pied d'une méthode pour rendre compte de l'Initiative sur les services de qualité en .

Renouvellement des services publics: Au moyen d'un certain nombre de mesures, mettre en oeuvre le Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information, notamment :

- favoriser l'établissement d'un cadre sur l'acquisition de technologies de l'information et la gestion de grands projets en technologies de l'information et autres projets d'envergure pour mener à bien les projets dans les délais prescrits, dans les limites des budgets alloués et avec les résultats escomptés; accroître l'utilisation des systèmes et de l'information partagés; recentrer le programme de normes sur les priorités nationales; accroître les capacités et les compétences en gestion de réseaux communs;

- mettre l'accent sur la clientèle en favorisant l'accès électronique et la prestation de services au moyen de guichets uniques; de grappes de services; du commerce électronique; de la réduction des formalités administratives; du gouvernement en direct; des réseaux accessibles au public comme Internet; de partenariats et de la coopération avec d'autres ministères ou paliers de gouvernement pour améliorer les services ou la prestation de services au moyen des ressources du secteur privé;

- favoriser le renouveau administratif dans les ministères à l'aide d'initiatives de restructuration, du partage des services et des systèmes administratifs, et de l'échange d'information.

Appui aux spécialistes : Guider les agents financiers, les spécialistes de la gestion de l'information et les autres spécialistes reliés à ces domaines au moyen de différentes activités comme la consultation permanente sur l'élaboration de politiques et les exigences; l'établissement de normes; l'évaluation des compétences et des connaissances requises; la formation et le perfectionnement; le parrainage de conférences, de séminaires et de colloques; la prestation continuelle d'information aux comités et la création d'un centre d'assistance à l'égard des systèmes partagés.

Innovation : Jouer le rôle de catalyseur et d'animateur dans la promotion du changement à l'échelle de l'administration fédérale et dans les ministères, notamment :

- continuer à appuyer les autres méthodes de prestation de services par de l'adoption de mesures novatrices comme la prise en charge des services de l'État par les fonctionnaires et l'adjudication de marchés ;

- à réduire de façon significative les formalités administratives pour les petites entreprises, en collaboration avec un certain nombre de ministères fédéraux clés;

- compiler une base de données sur la présence fédérale et la prestation de services, laquelle servira d'outil de planification pour les ministères dans le cadre de l'établissement de guichets uniques pour la prestation de services et la mise sur pied d'autres modes de prestation de services;

- élaborer des indicateurs de rendement de base pour la majorité des secteurs d'activités de l'État.

– contiendront une série unique de principes clés de saine gestion pour toutes les fonctions de gestion assumées par les ministères et le SCT;

– définiront clairement le rôle et les responsabilités du SCT et des ministères à l'égard d'une saine gestion des programmes de l'État;

– exposeront les principaux mécanismes de responsabilisation et de contrôle dont disposent le SCT et les ministères et indiqueront de quelles façons ces mécanismes peuvent être employés pour illustrer la responsabilisation et le contrôle;

- en guidant la mise en oeuvre par les institutions fédérales des nouvelles stratégies de responsabilisation et d'examen;

en évaluant, vérifiant et examinant les politiques et programmes du SCT;

en renforçant l'engagement de l'État à l'égard de l'examen et de l'utilisation des données sur le rendement en publiant le rapport annuel du président sur l'examen de 1996.

Examen de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) : Accroître la responsabilisation et l'autogestion dans les ministères au moyen de l'examen complet de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Présentations ministérielles : Examiner les présentations des ministères pour voir si elles sont conformes aux lois, aux politiques et aux priorités de l'État et analyser, et à mesure qu'augmentent pouvoirs délégués aux ministères, les présentations pour évaluer le rendement général des ministères selon les paramètres établis.

GESTION DES DÉPENSES

Stratégie d'information financière (SIF): Moderniser les systèmes d'information financière de l'État au moyen de la gestion du projet de Stratégie d'information financière (SIF), y compris travailler avec un certain nombre d'intervenants à l'instauration de la comptabilité d'exercice; moderniser les fonctions du Receveur général; réviser le Budget des dépenses et les procédés relatifs aux comptes publics; moderniser des segments des systèmes organisationnels de gestion et mettre à jour le cadre de gestion et de contrôle des finances publiques.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Initiative sur les services de qualité: Guider l'Initiative sur les services de qualité au moyen du cadre de mise en oeuvre et des autres mesures exposées dans le mémoire au Cabinet de juin 1995, y compris :

- fournir des outils additionnels comme des guides sur les services de qualité (p.ex.,l'analyse comparative et les meilleures pratiques; la clientèle, la gestion des plaintes; l'établissement de rapports; un document de travail sur la mise en oeuvre et un guide destiné aux gestionnaires);

- évaluer les progrès et promouvoir des méthodes adaptées aux réalités de l'heure et aux besoins des ministères pour aider ces derniers;

Gestion : Comprend le bureau du sous-secrétaire et sous contrôleur général qui donne l'orientation en matière d'administration, et la section des projets de planification et de gestions, qui dirige et coordonne les activités de planification de la Direction.

Sommaire des ressources

Pour l'exercice 1996-1997, la gestion des finances et de l'information accaparera 23 p. 100 des dépenses du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique et 20 p. 100 de l'effectif ministériel.

Tableau 5 : Sommaire des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997		Prévu 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Gestion, systèmes et technologies de l'information	**10 429**	**85**	11 284	94	12 556	127
Gestion des finances et des marchés	**3 448**	**38**	3 761	41	3 890	47
Revue gouvernementale et services de qualité	**3 455**	**36**	3 756	40	3 774	49
Paiement de reprographie*	**...**	**..**	...	..	4 712	..
Gestion	**573**	**7**	433	4	25 583	6
	17 905	**166**	19 234	179	25 583	229

* Paiement de reprographie désigne le paiement fait conformément à l'entente de licence permettant la reproduction d'oeuvres en vertu de la *Loi sur le droit d'auteur*. Voir page 3-10 pour de plus amples détails.

Nota : Due à la réorganisation, les montants de 1994-1995 ont été rajustés pour faciliter la comparaison.

Les coûts reliés au personnel représentent 67 p. 100 des dépenses totales de l'activité. Les postes suivants ont aussi nécessité des débours importants : services professionnels et spéciaux, 25 p. 100 des dépenses totales; transports et communications, 3 p. 100 des dépenses totales.

Données sur le rendement et justification des ressources

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour la nouvelle année financière sont les suivantes:

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Responsabilisation et stratégies à l'égard de l'examen. Le Secrétariat continuera de promouvoir une saine gestion publique :

- En élaborant, avec d'autres ministères, un cadre de responsabilisation et de contrôle fondé sur les résultats et généralement reconnu pour assurer une saine gestion de la fonction publique fédérale. Ce cadre sera composé d'une série de documents qui :

  – établiront un concept de responsabilisation généralement reconnu;

C. Gestion des finances et de l'information

Objectif

Guider les ministères - par l'adoption de politiques, de cadres de responsabilisation et de normes et par la promotion des meilleures pratiques de gestion - à l'égard de l'utilisation des technologies et de la gestion de l'information, du renouvellement des modes de fonctionnement, de la réalisation d'examens efficaces et d'une saine gestion des finances et des marchés afin qu'ils puissent offrir des services novateurs et économiques à leur clientèle.

Description

Cette activité relève de la Direction de la gestion des finances et de l'information (DGFI), qui est dirigée par un sous-secrétaire et le sous contrôleur général lequel est comptable au secrétaire du Conseil du Trésor et au contrôleur général du Canada. Cette activité est composée des quatre sous-activités suivantes.

Gestion, systèmes et technologies de l'information (GSTI) : Cette division est chargée d'élaborer et de promouvoir la stratégie de l'État à l'égard du renouvellement des services à l'aide des technologies de l'information. À cette fin, la Division fournit un cadre intégré de politiques et de normes de gestion de l'information et des technologies, y compris la gestion des télécommunications connexes. Elle est également chargée d'améliorer les services publics tout en réduisant sensiblement les coûts d'exécution et d'administration des programmes. À cette fin, elle voit à ce que les ministères partagent leurs systèmes, dirige le renouvellement des procédés administratifs, appuie la restructuration des méthodes d'exécution des programmes et veille à ce que l'infrastructure requise soit établie. La Division donne par ailleurs une orientation stratégique et fonctionnelle aux responsables fédéraux de la gestion de l'information et des technologies.

Gestion des finances et des marchés (GFM) : Cette division dirige la fonction de contrôleur ainsi que la gestion des projets, des marchés et des risques. Elle établit un cadre d'action pour faciliter la prise de décisions économiques, la responsabilisation et le respect de l'autorisation parlementaire, et veille à la mise en oeuvre de ce cadre. Elle fait la promotion du leadership fonctionnel au sein de ses collectivités afin d'assurer et de préserver l'intégrité de la gestion financière ministérielle, de la politique comptable de l'État et des méthodes d'acquisition qui répondent aux besoins d'information et de contrôle de la clientèle, du Conseil du Trésor et du Parlement.

Revue gouvernementale et services de qualité (RGSQ) : Cette division coordonne au niveau fédéral les services de qualité et la revue gouvernementale. Elle élabore des politiques, des règlements, des plans et des normes visant à raffermir la gestion de la qualité et les méthodes d'examen dans le secteur public, et les passe en revue particulièrement dans les domaines de la vérification interne, de l'évaluation de programme et de pratiques en gestion du rendement. Elle conseille le Conseil du Trésor et les ministères sur des questions relatives à l'innovation, à la gestion de la qualité et aux autres méthodes de prestation des services en particulier la sos-traitance. La division évalue, vérifie et examine de façon rigoureuse les politiques et programmes du Conseil du Trésor qui forme la pierre d'assise sur laquelle établir une relation de travail claire entre le Conseil et les ministères; met au point un cadre de responsabilisation axé sur les résultats et joue le rôle de coordonnateur et de conseiller dans les rapports qu'entretient l'État avec le vérificateur général et le Comité des comptes publics.

Systèmes d'information - équité en emploi : Afin de mieux se conformer aux besoins présents et futurs du Programme d'équité en emploi, la Banque de données d'équité en emploi (BDÉE) a remplacé la Banque centrale de données des groupes cibles et le Système de contrôle des ressources humaines (SCRH) comme répertoire des données de déclaration volontaire. Un exercice de comparaison des données a été entrepris pour s'assurer que les informations de la BDÉE reflétaient celles des systèmes ministériels. Des lignes directrices révisées sur la collecte et le traitement des données ont été transmises aux ministères et organismes à cet effet.

Programme des initiatives de mesures spéciales : Ce programme a mis l'accent sur des solutions pratiques, des procédures administratives simples et des ententes de partage des coûts qui contribueront de façon significative à répondre à certains besoins des ministères et organismes en matière de formation, de développement, de maintien en poste, ainsi qu'à la mise en place de mesures favorisant l'avancement professionnel, une meilleure répartition des membres des groupes désignés et la création d'une culture organisationnelle propice à la diversité. Plus de 65 propositions de projets provenant de plus de 30 ministères et organismes partout au Canada ont été approuvées. La collaboration entre la Commission de la fonction publique et le Secrétariat du Conseil du Trésor, a permis de produire un cadre d'évaluation de programme qui permettra de guider le suivi et l'évaluation du Programme.

Questions autochtones : La Direction a concentré ses efforts sur les aspects suivants :

– une étude sur les agences de placement de personnel autochtone, laquelle résume l'expérience de ces agences du secteur privé pour trouver, former, placer et aider les candidats autochtones dans le milieu du travail;

– une analyse préliminaire portant sur les points importants d'un programme de perfectionnement professionnel pour les employés autochtones dans la fonction publique.

- On a produit un vidéo visant à informer et former les gestionnaires et les employés sur le but et le rôle de la déclaration volontaire.

- On a produit un autre vidéo dans le but de faire valoir l'équité en emploi et de partager les pratiques exemplaires utilisées par les gestionnaires.

- On a finalisé la conception d'un cours d'orientation sur l'équité en emploidont le but est de parfaire les connaissances et les habiletés des coordonnateurs d'équité en emploi et des conseillers en ressources humaines. Ce cours a été mis à l'épreuve à l'occasion d'un projet témoin.

- Diverses brochures ont été publiées :

  – L'*Équité en emploi dans la fonction publique du Canada*, pour renseigner les gestionnaires et les employés sur les objectifs et les principales questions ayant trait au Programme;

  – Le *Programme des initiatives de mesures spéciales dans la fonction publique du Canada*, pour aider les gestionnaires et les employés à comprendre les objectifs de ce programme, incluant entre autres formes d'appui, les appuis financier et technique;

  – Le *Maintien en fonction des employés autochtones : Guide pratique à l'intention des cadres* met l'accent sur le rôle et les actions des cadres ayant trait au maintien en fonction, et qui fait état de la situation à cet égard dans la fonction publique fédérale;

  – Le *Guide des gestionnaires : Emploi des personnes ayant des troubles de développement,* conçu pour répondre aux questions des gestionnaires de la fonction publique qui emploient ou qui considèrent employer des personnes ayant des troubles de développement, et pour répondre aux besoins reliés à leur emploi.

  – Le *Guide des gestionnaires : Emploi des personnes ayant des troubles psychiatriques*, conçu pour informer les gestionnaires de la fonction publique qui emploient ou considèrent employer des personnes ayant des troubles psychiatriques, et pour répondre aux besoins reliés à leur emploi;

  – *Regard sur l'avenir : Surmonter les obstacles en matière de culture et d'attitudes rencontrés par les femmes dans la fonction publique.* Ce rapport préparé par le Groupe consultatif d'équité en emploi pour les femmes, consiste en un inventaire du progrès accompli à l'égard de l'avancement des femmes dans la fonction publique depuis la publication, en 1990, de *Au-delà des apparences : Le rapport du Groupe de travail sur les obstacles rencontrés par les femmes dans la fonction publique.*

Déclaration volontaire : Pour en améliorer le processus, la Direction a collaboré à la tenue d'un symposium sur cette question lequel a réuni plus de 300 participants et spécialistes des secteurs public et privé. Les participants ont suggéré diverses façons d'améliorer le processus de déclaration volontaire; certaines de ces suggestions ont déjà été intégrées et le compte rendu du symposium a été publié.

– *Le français et l'anglais au travail : Ce que les employés fédéraux doivent savoir* : une brochure, publiée conjointement avec le Commissariat aux langues officielles, conçue pour informer les employés fédéraux de leurs droits relativement à la langue de travail et décrivant les obligations des institutions en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. De plus, cette brochure met en relief les principales obligations de la Loi concernant la langue de travail et explique les rôles et les responsabilités du Conseil du Trésor et du Commissaire aux langues officielles en vertu de la Loi;

– un *Guide de l'usager des services de traduction*, qui présente le nouveau système de recours, instauré depuis le 1er avril 1995, aux services de traduction en langues officielles;

– la réédition de *Psst...* : un dépliant sur l'usage du symbole sur l'offre active de services dans les deux langues officielles. Ce dépliant fournit des conseils stratégiques concernant l'affichage du symbole de même que l'information pour commander le symbole et les flèches d'orientation;

– un guide de vérification du Programme des langues officielles pour aider les institutions fédérales à effectuer des vérifications portant sur divers aspects du programme.

Systèmes d'information - langues officielles : La Direction a rationalisé les systèmes existants :

– en commençant à utiliser le Système d'information sur les postes et la classification (SIPC), le 1er avril 1995, comme source principale des données pour les ministères, le SIPC contenant maintenant des données qui faisaient auparavant partie du Système d'information sur les langues officielles (SILO);

– en modifiant le Système d'information sur les langues officielles - version II pour collecter et compiler les données requises par la *Loi sur les langues officielles* provenant d'institutions à l'extérieur de la fonction publique; et

– en commençant à examiner la possibilité d'apporter des changements administratifs à la politique de formation linguistique, ce qui pourrait amener l'élimination du Module informatisé de formation linguistique (MIFL).

Information d'équité sur l'emploi pour les employés fédéraux : La Direction a fourni divers outils d'information pour faciliter la mise en oeuvre du programme.

- Des séances d'information pour les gestionnaires régionaux ont été tenues partout au Canada pour promouvoir et créer un éveil de l'équité en emploi en expliquant le but et les objectifs du Programme d'équité en emploi fédéral et partager des informations sur les pratiques exemplaires.

- La Phase I de la Stratégie pour l'évaluation de la formation en matière de diversité a conduit à la mise au point d'un modèle que les ministères et organismes peuvent suivre pour élaborer, mettre en oeuvre et évaluer les programmes de formation en matière de diversité. Un guide à l'intention des gestionnaires des ministères a été rédigé. La Phase II du projet consiste en un examen des programmes de formation en matière de diversité utilisés par les ministères et organismes pour déterminer sous quelles conditions ces programmes constituent un investissement rentable et sont les plus bénéfiques aux participants.

- Orientation et appui ont été offerts aux ministères se préparant à procéder à des sondages et à d'autres exercices reliés à la déclaration volontaire.

sera mofidié au besoin dans la prochaine année financière.

Objectifs quantitatifs d'équité en emploi : La Direction a fait connaître aux ministères et organismes les objectifs de recrutement et de promotion pour l'équité en emploi pour la période 1995-1998. Ils serviront de référence à l'égard de la représentation et de la participation équitables des membres des quatre groupes désignés. La Direction a aussi travaillé avec les ministères et organismes pour raffiner ces objectifs et réviser les données afin de refléter la nouvelle structure des ministères touchés par la réorganisation.

Politique sur la prestation des services aux employés handicapés : Cette politique a été revue, par suite de son évaluation en mars 1995, pour mieux refléter les besoins présents des employés handicapés.

Plaintes de l'Assemblée des chefs du Manitoba : Dans le cadre du processus de conciliation établi par la Commission canadienne des droits de la personne, la Direction a résolu des plaintes de discrimination en emploi déposées auprès de la Commission par l'Assemblée des chefs du Manitoba à l'endroit de certains ministères et organismes.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Initiative pour des services de qualité : La Direction a analysé pour son organisation les implications de cette initiative menée à l'échelle du gouvernement fédéral dans le but de mieux intégrer la philosophie du service axé sur la clientèle dans ses opérations journalières, et par la suite a commencée à travailler sur ses propres normes de service, après avoir consulté ses clients et ses employés.

Coordination du Programme des langues officielles : La Direction a coordonné la mise en oeuvre du Programme des langues officielles dans les institutions fédérales au moyen de rencontres avec les comités consultatifs, de communications suivies avec des représentants des ministères et des sociétés d'État, et en fournissant conseils et appui aux représentants des institutions fédérales.

Information sur les langues officielles pour le public : La Direction a gardé à jour la liste des bureaux d'institutions fédérales et des bureaux désignés ayant l'obligation de fournir leurs services au public dans les deux langues officielles.

Ateliers régionaux sur les langues officielles :

- Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, des ateliers sur la prestation de services fédéraux dans l'une ou l'autre langue officielle ont été tenus dans la grande majorité des provinces et dans les deux territoires, incluant un partage des pratiques exemplaires à ce sujet; environ 2 000 gestionnaires et employés de bureaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale ont accepté l'invitation;

- Des ateliers sur la langue de travail ont aussi été tenus pour les gestionnaires et les employés fédéraux de la région bilingue du Nord de l'Ontario pour les informer de leurs droits et obligations. Les employés d'environ 250 bureaux concernés ont été invités à participer.

Information sur les langues officielles pour les employés fédéraux : La Direction a fourni aussi les outils d'information suivants :

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Rapport annuel sur les langues officielles : Le rapport annuel de 1994-1995 sur la situation des langues officielles dans les institutions fédérales, déposé par le président au Parlement, fait état des mesures prises au cours de cet exercice par le Conseil du Trésor à l'appui de son rôle d'orientation et de coordination de la mise en oeuvre du Programme en ce qui a trait au service au public, à la langue de travail et à la participation équitable des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise dans la fonction publique fédérale.

Prestation du service au public : Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction a entrepris un suivi auprès de toutes les institutions fédérales assujetties à la *Loi sur les langues officielles* afin que celles-ci s'acquittent de leurs obligations de servir le public dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les bureaux désignés. La Direction a demandé à ces institutions d'évaluer le rendement de tous leurs bureaux désignés et de préparer un plan d'action pour chaque bureau où une lacune serait observée. Elle a ensuite préparé un rapport sur les résultats obtenus pour dépôt par le président du Conseil du Trésor au Comité mixte permanent des langues officielles. Les institutions qui n'auront pas encore mis en place les mesures correctives appropriées doivent rendre compte de la mise en oeuvre des plans d'action tous les six mois, à partir du 31 mars 1996, tant que la situation n'aura pas été corrigée de façon satisfaisante.

Cadre de planification et de contrôle des langues officielles : Conformément au cadre de planification et de contrôle en langues officielles, 30 ententes ont été signées entre le Conseil du Trésor et des institutions fédérales.

Vérifications en langues officielles : Trois vérifications ont été menées :

- sur le service au public, démarée en 1994-1995, dans la première série de onze grands centres urbains du pays;
- sur la langue de travail au Nouveau-Brunswick;
- sur la disponibilité des systèmes informatiques d'usage courant et généralisé.

Nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* : En partenariat avec le ministère du Développement des ressources humaines, la Direction a participé à l'élaboration et à l'adoption de la nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* laquelle a reçu la sanction royale le 15 décembre 1995. La Direction a mis sur pied une stratégie globale pour mettre en oeuvre les dispositions législatives afin de s'assurer que les ajustements nécessaires aux composantes du Programme d'équité en emploi soient effectués et que la fonction publique du Canada se conforme aux nouvelles dispositions de la Loi.

Rapport annuel d'équité en emploi : La version 1994-1995, a mis l'emphase sur les initiatives du gouvernement ayant trait à l'avancement des chances d'emploi pour les Autochtones, les personnes handicapées, les membres d'une minorité visible et les femmes dans la fonction publique.

Cadre de responsabilisation d'équité en emploi : La Direction a complété ce cadre, en consultation avec les ministères et organismes pour fournir une orientation aux ministères dans la sélection des moyens les plus efficaces de livrer les programmes et, en définitive, pour évaluer le rendement dans l'atteinte des objectifs d'équité en emploi. Ce cadre servira de projet témoin dans quelques ministères et

Direction mettra ses normes au point et les intégrera dans ses opérations journalières.

Ateliers régionaux sur les langues officielles :

- Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction continuera de fournir, par le biais d'ateliers dans les provinces où ils n'ont pas encore été tenus, de l'information pertinente, des conseils et des exemples de pratiques exemplaires aux gestionnaires et employés dans le but de les aider à s'assurer que les services fédéraux sont fournis dans les deux langues officielles dans tous les bureaux désignés.

- La Direction continera de fournir des ateliers aux gestionnaires et employés fédéraux sur leurs droits et obligations ayant trait à la langue de travail, dans le but de rendre le milieu de travail plus propice à l'usage effectif des deux langues officielles dans les régions désignées bilingues. Les ateliers seront tenus dans toutes les régions où ils ne l'auront pas encore été.

Information sur les langues officielles pour le public : La Direction fera mieux connaître les endroits où sont offerts les services gouvernementaux fédéraux dans les deux langues officielles en rendant disponible, en version imprimée et sur Internet, la liste des bureaux désignés tenus de fournir de tels services.

Information sur les langues officielles pour les employés fédéraux : Suite aux ateliers sur le service au public et sur la langue de travail, la Direction étudiera la nécessité de mettre à jour les documents destinés à cet effet.

Information sur l'équité en emploi pour les employés fédéraux :

- La Direction offrira des séances d'information aux gestionnaires de la région de la Capitale nationale et des régions dans le but de promouvoir et de créer un éveil au Programme d'équité en emploi en expliquant le but et les objectifs de celui-ci et en partageant des informations sur les pratiques exemplaires;

- Dans le contexte de la mise en oeuvre des dispositions de la nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, la Direction pourrait publier des brochures et des guides;

- La Direction produira un manuel et un guide sur les procédures révisées pour la collecte et le traitement des données de déclaration volontaire.

Programme des initiatives de mesures spéciales (PIMS) : La Direction poursuivra la coordination de ce programme, qui contribue à l'amélioration des chances d'avancement des membres des groupes désignés, à l'innovation et à la transformation de la culture organisationnelle. Ce programme de quatre ans est conjointement administré selon l'entente entre la Commission de la fonction publique et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Il fera l'objet d'un examen durant cette année financière.

RÉALISATIONS RÉCENTES

Voici les principales activités récemment accomplies par la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi :

Prestation du service au public : Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction offrira aide et conseils aux institutions dans la mise en oeuvre de leur plan d'action afin d'assurer la disponibilité des services dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les bureaux désignés. Elle portera une attention particulière aux institutions qui doivent faire rapport tous les six mois des progrès réalisés dans la mise en oeuvre des plans. L'analyse des plans d'action débouchera sur certains initiatives, notamment des séances de sensibilisation auprès des employés et des gestionnaires.

Cadre de planification et de contrôle des langues officielles : Conformément à ce cadre, la Direction signera des ententes avec quelque 25 institutions fédérales.

Vérifications en langues officielles : Des vérifications seront menées dans deux aires d'intérêt majeur : le service au public et la langue de travail.

Rapport annuel d'équité en emploi : Le Président du Conseil du Trésor déposera au Parlement son quatrième rapport annuel sur la situation du Programme d'équité en emploi dans les ministères et organismes.

Nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* : La Direction instaurera une stratégie globale pour veiller à ce que l'on apporte les ajustements nécessaires aux éléments du Programme d'équité en emploi et que la fonction publique du Canada se conforme aux dispositions de la Loi. Cette stratégie inclura, entre autres, un examen des éléments du Programme d'équité en emploi, une évaluation de la pertinence d'élaborer des règlements, des ajustements à la politique d'équité en emploi du Conseil du Trésor et des politiques connexes, un examen de la stratégie pour atteindre les objectifs quantitatifs d'équité en emploi, des systèmes de données, des lignes directrices des plans d'équité en emploi pour les ministères et organismes, et de la planification d'activités de communication avec les ministères et organismes, et finalement l'élaboration de mécanismes de collaboration avec la Commission canadienne des droits de la personne dans le contexte de son nouveau mandat de vérification.

Cadre de responsabilisation en matière d'équité en emploi : Élaboré lors de la dernière année financière, il servira de projet témoin auprès d'un nombre restreint de ministères et d'organismes et sera modifié en conséquence pour être distribué aux ministères et aux organismes. Ce cadre de responsabilisation inclura des indicateurs de rendement pertinents à la nouvelle législation.

Plans ministériels et rapports d'équité en emploi : La Direction examinera ces documents et exercera un suivi des progrès accomplis sur le plan de la représentation des quatre groupes désignés. Elle portera une attention particulière à la répercussion de la réduction des effectifs, et les activités qui y sont reliées.

Plaintes de l'Assemblée des chefs du Manitoba : Dans le cadre du processus de conciliation établi par la Commission canadienne des droits de la personne, les négociations se poursuivront en vue de la résolution des plaintes de discrimination en emploi déposées auprès de la Commission à l'endroit de certains ministères et organismes par l'Assemblée des chefs du Manitoba.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Initiative pour des services de qualité : Après avoir examiné les implications de cette initiative pour sa propre organisation et commencé l'élaboration de ses propres normes de qualité de service (par l'entremise de consultations auprès de ses clients et employés) lors de la dernière année financière, la

Comités mixtes d'aide à l'adaptation : On a signé une entente de principe avec les agents négociateurs en vue de la création de comités mixtes (syndicaux-patronaux) d'aide à l'adaptation à l'échelle du pays afin d'aider les employés touchés.

Deux nouveaux congés facultatifs : On a instauré deux nouveaux congés facultatifs - le congé avec étalement du revenu et le congé de transition préalable à la retraite - à titre de programmes pilotes visant à aider les employés à équilibrer leurs responsabilités professionnelles et leurs responsabilités personnelles tout en aidant les ministères à respecter les objectifs qui leur ont été fixés par l'Examen des programmes en réalisant des économies salariales.

Télétravail : On a évalué le projet pilote concernant le télétravail et les résultats de cette évaluation seront communiqués aux principaux intervenants. Il se peut que des modifications soient apportées à la politique.

Renouvellement du Groupe de la direction : On a entrepris une analyse démographique complète du Groupe de la direction, ce qui comprend des projections concernant l'avenir du Groupe, afin d'évaluer les besoins en matière de rajeunissement. La révision du cadre actuel de gestion de la politique suivra.

Emploi dans la fonction publique : La rédaction du rapport annuel sur les niveaux d'emploi dans la fonction publique est achevée.

Forum '95 : La Direction des ressources humaines a réuni les cadres de tous les syndicats de la fonction publique pour les mettre au courant des diverses activités actuellement entreprises au sein de la fonction publique, notamment l'Examen des programmes, le Régime général de classification et les répercussions des réductions budgétaires et de la compression des effectifs au sein des ministères.

Arbitrage accéléré : Sept séances ont eu lieu à Ottawa et 25 affaires ont été entendues et réglées à peu de frais. On a instauré le processus accéléré dans le cas de l'Alliance de la fonction publique du Canada et de la Commission des relations de travail dans la fonction publique et ce processus a maintenant été élargi à un autre syndicat.

Harcèlement en milieu de travail : En 1995, on a fait savoir aux ministères que, selon les dispositions de la politique, les plaignants ont le droit, sous réserve des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, d'être informés des mesures de redressement, y compris les mesures disciplinaires, mises en oeuvre à la suite d'une plainte fondée.

LANGUES OFFICIELLES ET ÉQUITÉ EN EMPLOI

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour la nouvelle année financière sont les suivantes :

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Rapport annuel sur les langues officielles : Le président du Conseil du Trésor déposera au Parlement ce rapport sur l'exécution des programmes au sein des institutions fédérales visées par sa mission.

Politiques relatives aux pensions : On a édicté un règlement destiné à permettre au Régime de pension de la fonction publique de se conformer aux exigences de la *Loi de l'impôt sur le revenu* en matière d'agrément. On a instauré un programme d'encouragement à la retraite anticipée d'une durée de trois ans afin de faciliter le principal effort de compression des effectifs de la fonction publique. On a modifié la *Loi sur les allocations de retraite des parlementaires* de façon à réduire le taux annuel d'acquisition des avantages par les députés de la Chambre des communes et à fixer à 55 ans l'âge auquel les prestations peuvent être versées à l'égard du service ultérieur. On a mené des négociations avec NavCan afin d'établir le cadre des nouvelles modalités de la pension des employés du service de navigation aérienne qui passeront à NavCan. L'examen fondamental de la gestion et de la conception des pensions de la fonction publique, des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada par les comités consultatifs ministériels respectifs s'est poursuivi.

Régime d'assurance-maladie : Le marché de services visant l'administration du Régime d'assurance-maladie de la fonction publique a fait l'objet d'un appel d'offres public et un nouvel administrateur du régime a été désigné.

Examen de la classification : La Direction des ressources humaines a consulté les principaux intervenants à propos de la conception de la Norme générale de classification et a déterminé qu'il était nécessaire d'y apporter des modifications afin de respecter les objectifs en matière de simplification et de non-sexisme, et de préciser les visées de la Norme. Le Secrétariat collabore étroitement avec les intervenants susmentionnés pour finaliser la conception de la Norme.

Négociation collective : La négociation collective officielle et les augmentations de la rémunération, qui ont été suspendues en 1991 par la *Loi sur la rémunération du secteur public* ne sont pas censées reprendre avant la fin de 1996. Au cours de l'exercice 1995-1996, le Groupe des relations de travail s'est préparé à la reprise harmonieuse de la négociation collective en élaborant des stratégies tenant compte des nouveaux facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur les négociations dans l'avenir, notamment l'entrée en vigueur de la Norme générale de classification et la participation des ministères à une négociation collective à deux paliers.

Administration de la paye : Pendant l'exercice 1995-1996, la Section de l'administration de la paye a appuyé entièrement le bureau du projet de restructuration de la rémunération et des avantages sociaux du SCT ainsi que la collectivité de la rémunération dans les efforts menés en vue de restructurer les processus automatisés et administratifs existants en matière de rémunération.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Recrutement et perfectionnement : La Direction des ressources humaines a pris l'initiative de réformer le Programme de stagiaires en gestion, qui a pour objet de recruter et de perfectionner des candidats qualifiés capables d'assumer des postes de gestion dans l'avenir, afin de le consolider. Le Programme Cours et affectations de perfectionnement (CAP) et la programme d'échange ont fait l'objet d'un examen et d'une mise à jour. En conséquence, on a donné aux ministères plus de possibilités de participer au modelage du fonctionnement du programme CAP afin qu'il réponde mieux à leurs besoins. Le programme d'échanges a été rendu accessible à tous les groupes et à tous les niveaux et les ministères ont reçu la délégation des pouvoirs d'administrer le programme aux niveaux moins élevés que le niveau EX. On a effectué plus de 30 placements ministériels dans le cadre du programme RPAF/RPVI pour répondre aux besoins en nouvelles compétences au sein des collectivités de la gestion des finances et de la vérification interne.

Responsabilisation : Le travail relatif à l'élaboration du cadre de responsabilisation en gestion des ressources humaines (CRGRH) a servi de point de départ à l'élaboration d'un cadre élargi et intégré de l'obligation de rendre compte d'une saine gestion dans la fonction publique fédérale. Les indicateurs de rendement concernant l'élément ressources humaines ont été peaufinés de façon à tenir compte des résultats et des répercussions et, par conséquent, à mettre plus l'accent sur les résultats que sur le respect détaillé des règles.

Sécurité et santé au travail : La Direction des ressources humaines a fait partie d'un comité de travail tripartite constitué également de représentants des employeurs et des syndicats de la fonction publique fédérale, et chargé d'examiner les propositions de réforme législative ayant trait à la Partie II du Code canadien du travail. Les travaux de ce comité aideront le ministère du Développement des ressources humaines à élaborer les modifications qu'il projette d'apporter à la Partie II.

Cadre de gestion des maladies ou accidents reliés au travail : Sous la direction du Secrétariat du Conseil du Trésor, un comité spécial du Conseil national mixte a élaboré un cadre et des instruments intégrés afin de gérer les maladies ou les blessures reliées au travail dans la fonction publique. La gestion de ces maladies et blessures facilitera le retour au travail des intéressés en toute promptitude, sécurité et efficacité. On y décrit le cadre de responsabilisation ainsi que les éléments indispensables d'un système d'information à l'appui d'une gestion proactive de tous les aspects des maladies et blessures reliées au travail. On a élaboré des lignes directrices concernant les mesures de prévention, les enquêtes, les réclamations et la gestion des congés, l'administration des priorités en matière d'invalidité, ainsi qu'un spécimen des formulaires que les ministères peuvent utiliser pour informer leurs employés de leur statut en ce qui a trait aux divers avantages. On y décrit une approche de gestion de cas pour faciliter le retour de l'employé au travail.

GESTION DES DÉPENSES

Compression des effectifs : La Direction des ressources humaines a commencé à publier en octobre 1995 un nouveau rapport trimestriel sur les réductions de l'emploi dans la fonction publique découlant de l'Examen des programmes. Au cours des six premiers mois de l'exercice, l'effectif de la fonction publique a diminué de 15 651 postes dont 9 451 étaient des postes d'employés nommés pour une période indéterminée. En outre, la Direction a instauré un nouveau rapport annuel présentant les statistiques sur l'emploi dans la fonction publique. De plus, on a créé le programme de la prime de départ anticipé et le programme d'encouragement à la retraite anticipée ainsi que le statut d'excédentaire non payé (SENP) afin d'aider les ministères à comprimer leurs effectifs. On a en outre apporté d'autres modifications à la politique sur le réaménagement des effectifs. On a instauré deux nouveaux programmes de congés volontaires (le congé de transition préalable à la retraite et le congé avec étalement du revenu), afin d'aider les employés à équilibrer leurs responsabilités professionnelles et leurs responsabilités personnelles tout en aidant les ministères à respecter les objectifs qui leur ont été fixés à la suite de l'Examen des programmes, en réalisant des économies au titre des salaires.

Rationalisation de l'administration des pensions : L'administration du Régime de pension de la fonction publique du Canada, du Régime de pension de retraite des Forces armées canadiennes et du Régime de pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada a fait l'objet d'un examen qui avait pour objet d'analyser les possibilités de gains d'efficacité offertes par la consolidation de l'administration de ces trois régimes. L'examen a permis de constater qu'une consolidation serait de nature à permettre de réaliser certaines économies. L'analyse de la question se poursuivra, dans la perspective d'une harmonisation éventuelle de la conception et de la gestion des trois régimes.

Compression des effectifs de l'État : La Direction des ressources humaines intensifiera le suivi de la compression des effectifs de l'État, en particulier en rédigeant des rapports d'étape à intervalles réguliers. Elle continuera de collaborer avec les comités mixtes d'aide à l'adaptation à l'échelle du pays afin d'aider les employés touchés et conjuguera ses efforts à ceux des ministères et des organismes afin de mettre en oeuvre des initiatives visant à atteindre l'objectif lié à la réduction de 45 000 ETP.

Parité salariale : Des plaintes de discrimination fondées sur le sexe sont en instance devant le Tribunal des droits de la personne. Elles visent plus de 60 000 employés appartenant à six groupes professionnels. Une décision devrait être rendue à la fin de 1996 ou au début de 1997.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Renouvellement de la fonction publique : Des travaux de recherche concernant le recrutement et le maintien en fonction seront menés et l'on publiera le rapport annuel intitulé "Statistiques sur l'emploi dans la fonction publique fédérale". En outre, des travaux de recherche ayant trait aux questions liées à la relève du groupe EX seront menés.

Initiatives reliées aux ressources humaines : Création d'un répertoire des initiatives récemment achevées ou en cours dans le domaine des RH, menées en collaboration avec les ministères du gouvernement fédéral ainsi qu'avec un certain nombre de sociétés d'État et d'autres organismes ayant des liens avec le gouvernement fédéral.

Forum '96 : La Direction des ressources humaines maintiendra la tribune d'échange d'information syndicale-patronale qui a été instaurée initialement en 1992 sous le titre de Forum '92. Cette tribune a pour objet de fournir aux syndicats des renseignements et des comptes rendus sur les activités projetées et en cours dans la fonction publique et de leur donner l'occasion d'exprimer leurs opinions et leurs préoccupations.

RÉALISATIONS RÉCENTES

Les principales activités réalisées récemment par la Direction des ressources humaines sont les suivantes :

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Planification des activités et l'élément ressources humaines : On a créé au sein de la Direction des ressources humaines un Groupe de la planification des activités chargé de collaborer avec les ministères afin que les stratégies de gestion des ressources humaines soient intégrées à leurs plans d'activités. Le Groupe a passé en revue et analysé les plans d'activités de tous les ministères afin d'en déterminer les répercussions sur les ressources humaines et il a fourni aux ministères des observations et des conseils sur la façon d'élaborer des stratégies destinées à adapter leur gestion des ressources humaines selon l'orientation de leurs activités. Les plans ont indiqué plusieurs cas où en modifiant les politiques du Conseil du Trésor, il serait plus facile pour les ministères de mettre sur pied des initiatives. Par exemple, le Conseil du Trésor a approuvé un nouveau programme de vente d'habitation garantie, et les questions associées à la gestion de la collectivité des sciences et de la technologie font actuellement l'objet d'un examen intensif.

GESTION DES DÉPENSES

Les plans d'activités et l'élément ressources humaines : la Direction des ressources humaines continuera de conjuguer ses efforts à ceux des ministères pour promouvoir l'intégration des stratégies de ressources humaines dans leurs plans d'activités et chercher des solutions économiques aux questions liées à la gestion des ressources humaines, indiquées dans ces plans.

Relations de travail :

- Conseil national mixte (CNM) : La Direction des ressources humaines élaborera des projets de législation destinés à permettre au Conseil du Trésor d'établir des modalités mixtes de fonctionnement avec des agents de négociation accrédités et de représenter l'employeur aux fins de l'administration des plans et activités mixtes; elle lancera un examen approfondi des coûts directs et des coûts connexes associés à la consultation menée par l'employeur au sujet des directives du CNM réputées faire partie intégrante des conventions collectives et à propos de l'administration mixte des régimes d'avantages sociaux; elle élaborera, en collaboration avec les représentants des agents négociateurs du CNM, un modèle de fonctionnement et une stratégie de financement pour le bureau du secrétaire général du CNM, assurant l'efficience et la rentabilité des activités du CNM; et elle amorcera l'examen cyclique des directives du CNM.

- Négociation collective : La Direction des ressources humaines continuera de cultiver le dialogue à long terme à l'échelle de l'administration fédérale avec les agents négociateurs de la fonction publique et d'inciter les ministères à collaborer plus étroitement avec les agents négociateurs pour effectuer des changements ne donnant lieu à aucune dépense supplémentaire, et donnant aux gestionnaires des ministères la marge de manoeuvre la plus grande possible. Elle peaufinera des stratégies destinées à permettre la réinstauration de la négociation collective, censée reprendre au début de 1997. Si la Norme générale de classification est adoptée, la Direction devra négocier un cadre de rémunération en fonction des nouvelles structures de rémunération et des nouvelles transpositions.

Administration de la paye : La Direction des ressources humaines continuera d'appuyer la mise en oeuvre des recommandations découlant du projet de restructuration de la rémunération et des avantages sociaux, et elle continuera d'appuyer l'évaluation du logiciel de l'administration de la paye de People Soft et autres logiciels semblables afin de déterminer s'ils répondent à la plupart des besoins du gouvernement du Canada en matière de traitement de la rémunération.

Examen de la classification : La Direction des ressources humaines travaille en étroite collaboration avec les principaux intervenants, notamment les ministères, le Bureau du vérificateur général, la Commission canadienne des droits de la personne et les agents négociateurs, aux dernières étapes de la conception de la Norme. La Norme, axée sur les principaux résultats dans le domaine du service à la clientèle, facilitera la simplification des systèmes sur les ressources humaines et des systèmes administratifs qui y sont associés et garantira une mesure normalisée permettant d'évaluer le travail à l'échelle de la fonction publique.

Rationalisation de l'administration des pensions : La Direction des ressources humaines poursuivra ses travaux relatifs à la modernisation de la gestion et de la conception des régimes de pension de la fonction publique. L'élaboration et la mise en oeuvre de politiques appuyant la privatisation, la cession et les délégations se poursuivent. L'examen du bien-fondé de l'harmonisation de la conception et de la gestion des trois principaux régimes de pension (fonction publique, Forces armées canadiennes et Gendarmerie royale du Canada) sera entrepris.

Tableau 4 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997		Prévu 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Gestion des ressources humaines	**16 665**	**205**	17 822	220	18 871	237
Langues officielles et équité en emploi	**4 534**	**53**	4 904	53	5 517	58
	21 199	**258**	26 502	273	24 388	295

Les coûts liés au personnel représentent 78 p. 100 des dépenses totales de l'activité. Les domaines ayant aussi nécessité des débours important soit les services professionnels et spéciaux (14 p. 100 des dépenses totales) et les transports et communications (4 p. 100 des dépenses totales).

Données sur le rendement et justification des ressources

GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour le prochain exercice sont les suivantes :

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Examen des politiques relatives aux ressources humaines : La Direction des ressources humaines poursuivra l'examen des politiques relatives aux ressources humaines afin de supprimer, de consolider et de rationaliser les instruments d'intervention dans le domaine des ressources humaines et de rendre les principales politiques et les principaux plans plus efficaces et moins gênants pour nous-mêmes et pour les ministères. La phase III a pour objet la mise en oeuvre des plans d'action recommandés à l'égard de chaque instrument qui a besoin de subir certaines modifications.

Responsabilisation : La Direction des ressources humaines aidera les ministères à mettre en oeuvre le volet RH du document du Conseil du Trésor intitulé "Obligation de rendre compte d'une saine gestion dans la fonction publique fédérale". En outre, la Direction élaborera et mettra en oeuvre un cadre de responsabilisation en gestion pour les programmes d'incitation au départ.

Gestion des ressources humaines : La Direction des ressources humaines mettra en oeuvre le cadre de diversification des modes de prestation des services. À cette fin, il faudra procéder par voie de législation pour modifier la Directive sur le réaménagement des effectifs et certaines parties de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi sur la rémunération du secteur public* et peut-être de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Sécurité et santé au travail : La Direction des ressources humaines passera en revue le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail (Partie II du Code canadien du travail).

B. Gestion du personnel

Objectif

Élaborer, communiquer et évaluer les politiques des ressources humaines, des langues officielles et de l'équité en emploi ainsi que les instruments qui aident les ministères à gérer les ressources humaines et qui favorisent des relations employeur-employés efficaces au sein de la fonction publique.

Description

L'administration de cette activité est confiée à deux directions. Chaque direction est dirigée par un sous-secrétaire directement comptable au secrétaire du Conseil du Trésor et contrôleur général du Canada. L'activité compte deux sous-activités, chacune relevant d'une direction.

Gestion des ressources humaines: Cette sous-activité relève de la Direction des ressources humaines, qui assure le leadership de la gestion des ressources humaines dans la fonction publique. Pour être en mesure d'offrir des services aux Canadiens et aux Canadiennes, les ministères ont absolument besoin de politiques et de pratiques efficaces en matière de ressources humaines. Les principaux éléments d'un cadre de gestion des ressources humaines sont la rémunération et les avantages sociaux, la classification, la gestion du groupe de la gestion et des groupes exclus, les relations de travail, la restructuration de l'emploi.

Langues officielles et équité en emploi: La Direction des langues officielles et de l'équité en emploi fournit l'orientation stratégique et la coordination du programme des langues officielles pour les institutions fédérales, et du programme d'équité en emploi pour la fonction publique fédérale.

Pour les langues officielles, son mandat couvre le service au public, la langue de travail et la participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise dans la fonction publique. Concernant l'équité en emploi, la Direction veille à la représentation et à la distribution équitables des membres des quatre groupes désignés (les minorités visibles, les Autochtones, les personnes handicapées et les femmes) proportionnellement à leur présence dans la population active. De plus, elle établit les stratégies visant à atteindre les niveaux cibles d'équité en emploi. Elle élabore et communique les politiques et les programmes ayant trait aux langues officielles et à l'équité en emploi, et le cas échéant, offre son appui et ses interprétations. La Direction détermine les besoins en information reliés aux deux programmes, s'assure que les systèmes d'information nécessaires sont en place et interprète les statistiques s'y rapportant. Elle est aussi responsable de la surveillance de la mise en oeuvre efficace des programmes, des consultations auprès des institutions fédérales, et de la production d'un rapport annuel au Parlement pour chaque programme.

Sommaire des ressources

En 1996-1997, 28 p. 100 des sommes et 31 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique sont consacrés à l'activité de gestion de personnel.

(SFPNC) et la Société mixte afin d'accroître le recours à l'organisation en société pour améliorer la prestation des services gouvernementaux. On a publié un document intitulé *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État* et un livret visant à répondre aux questions d'intérêt commun au sujet des sociétés d'État. L'examen du mandat de la Banque fédérale de développement et des modifications apportées à sa loi constitutive ont permis à la société de mieux servir les petites et moyennes entreprises. On a recommandé d'apporter des modifications à la *Loi sur les subventions aux municipalités*, applicables aux sociétés d'État.

Privatisation : Le Secrétariat a géré la vente de 123 900 000 actions que le Canada détenait dans Petro-Canada, transaction qui a permis au gouvernement de toucher une somme de 1,7 milliard de dollars, et il a coordonné la participation du gouvernement à la vente de 80 millions d'actions du CN, dont le produit net a atteint les 2,1 milliards de dollars. Il a également appuyé l'examen effectué par Transports Canada et les négociations menées par ce ministère avec Nav Canada en vue de la commercialisation du système de navigation aérienne. De plus, il a donné des conseils à TPSGC au sujet de l'examen préalable à la privatisation du Groupe Communication Canada, à Industrie Canada au sujet du projet de privatisation du Centre d'innovation en technologie de l'information, et à la Commission de la Capitale nationale à propos de la privatisation de ses opérations de gestion et d'entretien des biens immobiliers.

Affaires réglementaires :

Les points saillants des progrès accomplis relativement à la réforme de la réglementation à ce jour comprennent ce qui suit :

- Le gouvernement a aboli ou modifié plus de 320 exigences réglementaires. D'ici la fin de 1996, il en aura aboli ou amélioré 300 autres.

- Le gouvernement a amélioré les règlements régissant les six secteurs principaux d'activités suivants : la biotechnologie, la santé, les produits alimentaires et thérapeutiques, l'industrie minière, l'industrie automobile, les produits forestiers et l'aquaculture.

- Le gouvernement implante actuellement des systèmes visant à réduire les formalités administratives occasionnées par les demandes d'information du gouvernement et à réduire ainsi les coûts qui en résultent pour les petites entreprises.

- La politique de réglementation du Conseil du Trésor a été mise à jour. Même si l'essentiel de la politique reste le même, les principaux changements obligent les ministères chargés de la réglementation à veiller à ce que les demandes d'information et les exigences administratives se limitent au strict nécessaire et occasionnent le moins de coûts possible aux Canadiens.

- On doit utiliser le test de l'impact sur les entreprises pour consulter celles-ci à propos des principaux règlements et faciliter l'évaluation de l'incidence de la réglementation sur les entreprises dans l'analyse coût-avantages des projets de réglementation. Le Secrétariat et Santé Canada ont effectué des études visant à faciliter la restructuration de divers aspects des programmes de réglementation de Santé Canada.

- Conjuguant ses efforts à ceux des ministères chargés de la réglementation, le Secrétariat a préparé des normes sur la gestion de la qualité. Ces normes constituent actuellement des directives officielles pour les fondés de pouvoirs fédéraux en matière de réglementation et elles aideront le gouvernement à veiller à ce que les mécanismes ministériels de règlement des plaintes se conforment aux principes de saine gestion, y compris le règlement des plaintes dès les premiers stades et l'amélioration de l'accès aux procédures par les parties intéressées.

- Le Secrétariat a mis en valeur le mode de réglementation plus judicieuse en recourant aux moyens suivants :
  – le lancement de publications, de brochures et de lignes directrices concernant tous les aspects de la gestion judicieuse de la réglementation;
  – la prestation d'un nouveau mode d'accès sur Internet aux lignes directrices et autres données importantes pour les organismes de réglementation et le grand public;
  – la mise en oeuvre d'un système permettant de faire part des enseignements retenus aux personnes qui gèrent les changements apportés à la réglementation;
  – la prestation de nouveaux cours de formation concernant l'usage d'une langue simple aux fins des règlements, de moyens autres que la réglementation, de l'analyse coût-avantages et de l'analyse de l'impact de la réglementation.

Sociétés d'État : La productivité et l'efficience des sociétés d'État se sont améliorées, ce qui a donné lieu à une réduction des crédits budgétaires et à une augmentation du bénéfice net des sociétés d'État. On a examiné l'incidence d'une politique concernant le transport maritime sur quatorze sociétés d'État. On a créé la Société entreprise de services (SES), la Société fédérale-provinciale en nom collectif

L'expérience acquise, jumelée aux modifications approuvées par le Conseil du Trésor a également constitué l'assise d'une autre série de séminaires organisés conjointement par le Secrétariat et le CCG à l'intention des ministères et organismes. Ces séminaires ont été plus que des séances de formation, ils ont fourni une tribune favorisant l'échange de points de vue sur l'expérience découlant du premier cycle et permis au Secrétariat d'obtenir des données de grande valeur alors qu'il continuait à peaufiner son approche.

Réforme du Budget des dépenses : Tous les intéressés ont bien accueilli les principes qui sous-tendent les modifications projetées. En conséquence, les députés ont accepté un rapport présenté par le Comité permanent de la procédure et des affaires internes selon lequel six ministères déposeraient des documents révisés de la Partie III pour l'exercice 1996-1997. On a rédigé des lignes directrices concernant les deux nouveaux documents initiaux (les plans ministériels et les rapports de rendement) et l'on a dispensé des cours au CCG pour expliquer la nouvelle approche. On a élaboré un cadre d'évaluation à l'égard des documents révisés de la Partie III, lequel sera mis en oeuvre au cours des prochains mois.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Diversification des modes de prestation des services : Le Conseil du Trésor a approuvé un cadre de diversification des modes d'exécution des programmes et de prestation des services" pour aider les ministères à choisir les moyens les plus judicieux d'exécution des programmes et de prestation des services. Le cadre en question établit les stratégies suivantes : fixer l'attention sur la clientèle afin de fournir des services de qualité; mettre l'accent sur les programmes et les services essentiels assurant l'optimisation de l'utilisation des deniers publics; concevoir des moyens souples d'exécution des programmes et de gestion des ressources humaines; commercialiser l'entreprise gouvernementale de façon à calquer davantage ses opérations sur le mode de fonctionnement de l'entreprise; conclure des ententes de partenariat de façon à tirer parti des points forts des autres secteurs; privatiser les services gouvernementaux lorsque la logique le justifie. Le Secrétariat a conjugué ses efforts à ceux des ministères afin de les aider à mettre en oeuvre des moyens de rechange pour la prestation des services et à atteindre les objectifs énoncés dans leur Plan d'activités.

Gestion des biens immobiliers et du matériel :

- Initiative concernant le parc automobile fédéral : Le Secrétariat a collaboré à l'élaboration de modifications à apporter à un projet de loi concernant l'utilisation de véhicules automobiles dotés de moteurs utilisant les carburants de remplacement au sein de l'administration fédérale, projet de loi qui a été approuvé par le Parlement sous le titre de *Loi sur les carburants de remplacement*. Le Secrétariat a également élaboré et mis en valeur l'initiative concernant le Parc automobile fédéral, qui tient compte des exigences de la loi et fait également appel à des mesures supplémentaires visant à rendre le parc automobile fédéral plus économique et plus écologique.

- Dessaisissement de terrains : Des progrès considérables ont été réalisés par rapport à une série d'aliénations et de dessaisissements de terrains, liés en particulier à des bases du MDN, par suite de décisions prises par le gouvernementlors de l'Examen des programmes. En outre, le Secrétariat a aidé TPSGC à modifier la structure de la Société immobilière du Canada pour lui permettre de faire fonction de mandataire du gouvernement aux fins des grandes aliénations.

Organismes de services spéciaux (OSS) : On a créé trois OSS au cours de l'exercice, notamment l'Agence canadienne de placement de titres au détail, le Secrétariat de la Commission canadienne du tourisme et le Bureau du logement des Forces canadiennes. Le nombre global des OSS s'en trouve porté à dix-sept, et trois autres sont activement à l'étude pour fins d'approbation.

- Dessaisissement de terrains : Le Secrétariat continuera ses travaux avec les ministères responsables, TPSGC et la Société immobilière du Canada afin de faciliter le dessaisissement des terrains appartenant au gouvernement fédéral.

- Initiative concernant le parc automobile fédéral : Le Secrétariat assumera la direction du gouvernement en ce qui a trait à l'élaboration des règlements, des politiques et des rapports nécessaires pour mettre en oeuvre la *Loi sur les carburants de remplacement* et il aidera les ministères à mettre en oeuvre l'initiative concernant le parc automobile fédéral.

Affaires réglementaires : Le Secrétariat aidera les ministères à mener à bien le programme de réforme de la réglementation du gouvernement, ce qui comprend la collaboration avec les autres paliers de gouvernement, l'examen des règlements dans la perspective des secteurs industriels et l'amélioration de la formation dispensée aux organismes de réglementation grâce à la publication de guides et à l'organisation d'ateliers sur les meilleures pratiques. Il élabore actuellement un guide, proposé à titre indicatif, qu'il envisage de publier en mars 1996.

Sociétés d'État : Le Secrétariat contribuera au suivi de l'examen des mandats de neuf sociétés d'État et à la mise en oeuvre de la stratégie du transport maritime au sein de quatorze sociétés d'État. On élaborera de nouveaux modèles organisationnels inspirés de la formule corporative, pour les faire examiner à titre de solutions éventuelles pour l'amélioration de la prestation des services gouvernementaux. L'amélioration de la régie des sociétés d'État sera un objectif prioritaire.

Privatisation : Le Secrétariat déterminera les sociétés susceptibles de faire l'objet d'une commercialisation et d'une privatisation, aidera les ministères axiaux à examiner la possibilité de commercialiser ou de privatiser certaines opérations (par exemple le système de navigation aérienne, le Groupe Communication Canada) et il dirigera, le cas échéant, la gestion de la transaction.

RÉALISATIONS RÉCENTES

Les principales activités réalisées récemment par la Direction des programmes sont les suivantes :

GESTION DES DÉPENSES

Planification et gestion des ressources : L'instauration des Plans d'activités destinés à remplacer de façon partielle les plans opérationnels pluriannuels a constitué l'un des éléments principaux du système de gestion des dépenses. Le premier cycle du processus d'élaboration des Plans d'activités a constitué une expérience d'apprentissage pour le Secrétariat aussi bien que pour les ministères. Dans ce processus, le Centre canadien de gestion (CCG) et le Secrétariat ont administré conjointement des séminaires préparatoires. En novembre, tous les Plans d'activités présentés avaient été examinés par le Conseil du Trésor, soit au terme d'un exposé personnel présenté par le ministre intéressé, soit par le biais d'un rapport général rédigé par le Secrétariat.

En se fondant en partie sur le rapport d'un conseiller indépendant dont il avait retenu les services pour passer en revue l'expérience acquise pendant le premier cycle,et en partie sur les observations du Comité consultatif supérieur du Secrétariat et sur sa propre expérience, le Secrétariat a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor à l'égard de plusieurs modifications envisagées pour le prochain cycle.

Données sur le rendement et justification des ressources

PLANS POUR 1996-1997

Les principales initiatives pour le prochain excercice financier, comprennent :

GESTION DES DÉPENSES

Planification et gestion des ressources : Le Secrétariat projette d'effectuer un deuxième examen du concept des plans d'activités et des processus qui y sont associés à la fin du "deuxième cycle". Il élaborera des propositions en vue d'y apporter d'autres modifications, en fonction de cet examen et de l'expérience qu'auront acquise les ministères et organismes ainsi que les ministres du Conseil du Trésor.

Réforme du Budget des dépenses : Les documents révisés de la Partie III déposés cette année feront l'objet d'une évaluation visant à déterminer s'ils constituent une amélioration véritable et à déceler les possibilités d'amélioration ultérieure. Selon les résultats, on y intégrera d'autres éléments, notamment les "rapports de rendement" de l'automne et les "mises à jour en cours d'exercice" dans le cas des ministères pilotes, une Partie II révisée pour l'exercice 1997-1998 et l'intégration d'autres ministères au groupe utilisant le nouveau mode de présentation.

LEADERSHIP ET INNOVATION

Diversification des modes de prestation des services :

- Groupe de travail sur la diversification des modes de prestation de services : Le Secrétariat fera partie d'un groupe de travail chargé de proposer les modifications législatives et non législatives nécessaires pour permettre aux ministères de mettre en oeuvre toute une gamme de moyens de rechange pour la prestation des services.

- Transformation de la gestion : Le Secrétariat collaborera avec les ministères pour les aider à mettre à exécution des propositions visant à convertir les opérations actuelles en fonction des moyens de prestation de rechange et ce, afin d'appuyer leurs Plans d'activités et les décisions découlant de l'Examen des programmes.

Gestion des biens immobiliers et du matériel :

- Information sur les biens immobiliers : Le Secrétariat mènera à terme l'intégration de ses deux systèmes d'information sur les biens immobiliers. Pour établir leurs rapports, les ministères pourront utiliser la technologie électronique interactive au lieu des rapports actuels sur support en papier. Le Secrétariat effectuera également l'évaluation des systèmes ministériels d'information sur les biens immobiliers.

- Budgets de fonctionnement : Le Secrétariat dirigera la mise en oeuvre de la formule du paiement par l'usager en ce qui concerne le versement des subventions fédérales tenant lieu de taxes. Il aidera en outre le ministère de travaux publics et des services gouvernementaux Canada (TPSGC) à créer des "enveloppes de financement" dans les budgets qu'il destine à la satisfaction des besoins des ministères dans le domaine des locaux à bureaux.

- *Loi sur les immeubles fédéraux (LIF)* : Par la suite de l'évaluation de la LIF (promulguée en 1992), le Secrétariat envisage d'y apporter des modifications afin de simplifier et d'accélérer le transfert des titres de propriété des terrains appartenant au gouvernement fédéral.

d'un rapport annuel sur les sociétés d'Etat à l'intention du Parlement. Elle fournit également au Secrétariat et au ministère des Finances des analyses et des conseils sur les initiatives fédérales en matière de privatisation, aide les ministères axiaux dans leurs initiatives de privatisation et de commercialisation et se charge de la privatisation des sociétés d'État, des portefeuilles et des services gouvernementaux.

Affaires réglementaires : Cette sous-activité a pour objet d'élaborer des politiques et des processus généraux, en collaboration avec les ministères et organismes et avec le secteur privé, et d'aider les ministères à améliorer la gestion de leur programme de réglementation. Elle a également pour objet de cerner les questions liées à la politique de réglementation touchant l'ensemble de l'administration fédérale et de collaborer avec les ministères à l'étude de ces problèmes.

Bureau des biens immobiliers et du matériel : Cette sous-activité a pour objet de contribuer à la bonne gestion du matériel, des biens immobiliers et des services du gouvernement fédéral en fournissant aux ministres des conseils sur les questions qui s'y rapportent; en élaborant et en diffusant les politiques centrales, de même qu'en en assurant le suivi et en appuyant le perfectionnement des collectivités professionnelles.

Gestion : Cette sous-activité a pour objet de fournir des directives de la haute direction et de coordonner les activités de planification et de gestion de la Direction. Elle englobe le bureau du sous-secrétaire.

Sommaire des ressources

En 1996-1997, 23 p. 100 des sommes et 23 p. 100 des effectifs affectés au programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique ont été consacrés à l'activité de gestion des dépenses.

Tableau 3: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Prévu 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Analyse des programmes	**5 784**	**68**	4 673	60	5 238	63
Coordination des dépenses	**3 842**	**43**	3 259	36	3 411	37
Sociétés d'État et privatisation	**2 950**	**35**	2 927	36	3 261	39
Affaires réglementaires	**1 111**	**13**	1 249	10	1 141	11
Biens immobiliers et matériel	**3 246**	**22**	3 553	23	3 835	25
Gestion	**974**	**8**	1 302	11	776	7
	17 907	**189**	16 963	176	17 662	182

Nota: En raison de la réorganisation, les montants relatifs à 1994-1995 ont été rajustés à des fins de comparaison.

Les coûts liés au personnel représentent 78 p. 100 des dépenses totales consacrées aux activités.

Section II
Analyse par activité

A. Gestion des dépenses

Objectif

Fournir aux ministères et aux organismes leadership, orientation et conseils dans les domaines de la gestion des dépenses, des affaires réglementaires et de la gestion des biens immobiliers et du matériel, pour favoriser l'exécution efficiente et efficace du programme grâce à l'élaboration de politiques et de procédures judicieuses. Passer en revue les plans et programmes des ministères, fournir des conseils et présenter des recommandations au gouvernement à propos de propositions particulières, afin

- de tenir compte des priorités que le gouvernement attribue aux objectifs;
- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et des programmes projetés;
- d'utiliser de façon plus efficace les ressources financières, les installations, l'équipement, le matériel et les fournitures destinés à l'exécution des programmes;
- d'établir le Budget des dépenses pour le faire approuver par le Parlement.

Description

Cette activité incombe à la Direction des programmes, qui est dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor et contrôleur général du Canada. Cette activité comprend les six sous-activités suivantes:

Analyse des programmes : Cette sous-activité a pour objet l'analyse des exigences des politiques et des programmes pluriannuels afin de conseiller le Conseil du Trésor sur l'affectation des ressources. Elle a également pour objet de communiquer aux ministères et aux organismes les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du Trésor qui ont une incidence sur l'utilisation et le niveau des ressources.

Coordination des dépenses : Cette sous-activité a pour objet de fournir un soutien technique au personnel de la Direction et des instructions aux ministères au sujet de la préparation des plans d'activités, des présentations relatives au Budget des dépenses principal et au Budget des dépenses supplémentaire, ce qui comprend la Partie III du Budget des dépenses, et de publier le Budget des dépenses principal et le Budget des dépenses supplémentaire. Elle a également pour objet de tenir à jour le compte des dépenses prévues de l'État, de fournir des conseils au sujet des questions liées aux dépenses touchant l'ensemble de l'administration fédérale, y compris l'élaboration de nouvelles politiques dans les secteurs de la gestion des dépenses, des cadres et des initiatives de gestion novatrice, et d'analyser les dépenses de l'État.

Sociétés d'État et privatisation : Cette sous-activité a pour objet d'offrir au président du Conseil du Trésor et au ministre des Finances des analyses et des conseils sur les politiques et les lois régissant les sociétés d'État ainsi que sur les activités et les ressources des sociétés d'État et autres sociétés dans lesquelles le gouvernement du Canada possède des intérêts. Elle a également pour objet la rédaction

3. Sommaire des besoins financiers

Tableau 2 : Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Différence	Détails à la page
Gestion des dépenses	**18 007**	16 963	1 044	2-18
Gestion du personnel	**21 299**	22 726	(1 477)	2-25
Gestion des finances et de l'information	**17 905**	19 234	(1 329)	2–39
Administration	**20 344**	22 995	(2 651)	2-47
Dépenses totales	**77 555**	81 918	(4 363)	
Moins: Recettes à valoir sur les crédits	**550**	. . .	550	
Dépenses nettes	**77 005**	81 918	(4 913)	
Ressources humaines* (ÉTP)	**837**	886	(49)	

* Voir renseignements supplémentaires sur les ressources humaines du tableau 9 page 2-54

Explication de la différence : Les changements dans les besoins financiers pour 1996-1997, lesquels sont de 4,9 millions de dollars, soit 6 p. 100 inférieurs à ce qui avait été prévu pour 1995-1996, sont principalement dus à :

	(en milliers de dollars)
• une augmentation générale des cotisations aux régimes de prestations des employés;	288
• une augmentation des frais de fonctionnement due à l'augmentation de 550 000$ des coûts recouvrables pour les conférences et les ateliers de travail; au transfert de 76 000$ des Travaux publics et services gouvernementaux pour le rapport sur les Sociétés d'État; à l'expiration des ressources du Programme des Travaux d'infrastructure pour 539 000$; et, 28 000$ pour le coût de transfert de la reclassification des ressources afin d'augmenter les coûts de personnel;	59
• une diminution des frais de fonctionnement requis en raison de la révision des programmes et des réductions budgétaires précédentes; et	(4 710)
• une augmentation dans les recettes à valoir sur les crédits.	550

Renouvellement du Groupe de la direction : Une étude démographique du groupe EX a été effectuée (page 2–31).

Forum '95 : La Direction des ressources humaines a rencontré les cadres supérieurs de tous les syndicats de la fonction publique pour les mettre au courant de diverses activités actuellement entreprises au sein de la fonction publique (page 2–31).

Harcèlement en milieu de travail : En 1995, on a informé les ministères des droits des personnes qui déposent des plaintes (page 2–31).

Gestion des biens immobiliers et gestion du matériel : Des progrès considérables ont été réalisés relativement à toute une série d'importantes aliénations de terrains. Le Secrétariat a élaboré et mis en valeur l'initiative concernant le parc automobile fédéral et il a collaboré à faire adopter la *Loi sur les carburants de remplacement* (page 2–22).

Organismes de services spéciaux (OSS) : Trois OSS ont été créés cette année, notamment l'Agence canadienne de placement de titres au détail, le Secrétariat de la Commission canadienne du tourisme et le Bureau du logement des Forces canadiennes (page 2–22).

Affaires réglementaires : On a mis à jour la politique de réglementation du Conseil du Trésor dans le cadre du programme de réforme du gouvernement, afin de tenir compte du contexte financier actuel, des nouveaux objectifs prioritaires du gouvernement et des nouveaux accords commerciaux (page 2–23).

Sociétés d'État : On a rédigé des lignes directrices sur la Régie des sociétés d'État afin d'accroître l'efficacité des conseils d'administration des sociétés d'État. On a élaboré le concept de société entreprise de services (SES) à titre d'instrument de rechange pour la prestation des services gouvernementaux (page 2–23).

Privatisation : Le Secrétariat a géré la vente de la participation du Canada dans la société Petro-Canada, coordonné l'intervention du gouvernement dans la vente des actions du CN détenues par le Canada et contribué à l'examen de la commercialisation du système de navigation aérienne et de la privatisation du Groupe Communication Canada, du Centre d'innovation en technologie de l'information et des opérations de gestion et d'entretien des immeubles de la Commission de la Capitale nationale (page 2–24).

Initiative pour des services de qualité : En juin 1995, le Cabinet a approuvé l'Initiative sur les services de qualité (page 2-35, page 2–44).

Soutien à la prestation innovatrice de services : En novembre 1995, le Conseil du Trésor a approuvé l'orientation générale et plusieurs mesures précises pour mettre en oeuvre le *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information* (page 2–44).

Ateliers régionaux sur les langues officielles : Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi a fourni aux gestionnaires et aux employés des institutions fédérales des ateliers sur la prestation des services fédéraux dans l'une ou l'autre langue officielle dans la grande majorité des provinces et les deux territoires (page 2–35).

Déclaration volontaire : Pour en améliorer le processus, la Direction a collaboré à la tenue d'un colloque sur cette question, lequel a réuni plus de 300 participants et spécialistes des secteurs public et privé (page 2–37).

Programme des initiatives de mesures spéciales (PIMS) : Ce programme a contribué de façon significative, par l'approbation de plus de 65 projets provenant de plus de 30 ministères et organismes partout au Canada, à l'atteinte des objectifs d'équité en emploi suivants : emploi, promotion et maintien en poste des membres des quatre groupes désignés (page 2–37).

Planification des activités et l'élément ressources humaines : Le groupe de la planification des activités de la Direction des ressources humaines a passé en revue tous les plans d'activités des ministères afin de fournir à ces derniers des conseils sur les stratégies qui leur permettront d'adapter leur gestion des ressources humaines à l'évolution de l'orientation de leurs activités (page 2–28).

Responsabilisation : Le Cadre de responsabilisation en gestion des ressources humaines (CRGRH) a été intégré au cadre de travail sur l'obligation de rendre compte d'une saine gestion dans la fonction publique fédérale (page 2–29).

GESTION DES DÉPENSES

Planification et gestion des ressources : Le Secrétariat a joué un rôle de premier plan dans l'instauration du nouveau Système de gestion des dépenses, l'examen des Plans d'activités ministériels qui lui a fait suite, et la mise à jour des plans de dépenses pluriannuels (page 2–21).

Réforme du Budget des dépenses : Depuis que le projet de réforme du Budget des dépenses a été lancé il y a environ un an, on a consulté les députés et sénateurs, les agents des ministères, les employés du vérificateur général et d'autres intéressés pour les faire contribuer à l'élaboration et à l'évaluation de suggestions visant à améliorer l'utilité des données sur la gestion des dépenses, transmises au Parlement. Les documents de la Partie III concernant six ministères pilotes ont fait l'objet d'une modification importante pour l'exercice en cours (page 2–22).

Stratégie d'information financière (SIF) : Le 9 novembre 1995, le Conseil du Trésor a approuvé la SIF (page 2–44).

Compression des effectifs : Des rapports d'étape concernant les réductions de l'emploi dans la fonction publique découlant de l'Examen des programmes sont actuellement publiés tous les trois mois. On a instauré plusieurs mesures destinées à aider les ministères à comprimer leurs effectifs et à respecter les objectifs de l'Examen des programmes en réalisant des économies au titre des salaires (page 2–29)

Rationalisation de l'administration des pensions : L'administration des régimes de pension de la fonction publique du Canada, du régime de pension de retraite des Forces canadiennes et du régime de pension de retraite de la Gendarmerie royale a fait l'objet d'un examen (page 2–29).

Politiques sur les pensions : Plusieurs modifications ont été adoptées en ce qui a trait à la *Loi de l'impôt sur le revenu*, à la retraite anticipée et aux pensions des députés et des sénateurs (page 2–29).

Examen de la classification : Le Secrétariat collabore étroitement avec les principaux intervenants afin de mettre la dernière main à la conception de la Norme générale de classification (page 2–30).

LEADERSHIP ET INNOVATION

Diversification des modes de prestation des ressources : Le Secrétariat a élaboré un cadre destiné à aider les ministères à choisir les moyens les plus judicieux d'exécuter les programmes et de fournir les services (page 2–22).

2. Réalisations récentes du programme

Les réalisations récentes de ce programme sont les suivantes:

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

Implantation du programme : Les paiements échelonnés et les dernières factures des municipalités et des autres demandeurs pour le travail accompli jusqu'à la fin de 1995-1996 devraient donner lieu à des dépenses fédérales de 1,4 milliard de dollars pour les deux premières années du programme, soit 75 p. 100 de l'ensemble des allocations. Les dépenses par les trois paliers de gouvernement seront d'environ 4,7 milliards de dollars (page 2–51).

Évaluation du programme : L'évaluation du programme a été lancée et la méthodologie d'évaluation fournie aux organismes fédéraux chargés de sa mise en oeuvre ainsi qu'aux provinces et aux territoires (page 2–52).

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Examen de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) : Les travaux préliminaires ont été complétés en vue de cerner les changements qui s'imposent à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) pour mettre en oeuvre la comptabilité d'exercice (page 2-43).

Responsabilisation et stratégies à l'égard de l'examen : Un certain nombre d'initiatives clés ont été prises pour raffermir les responsabilités et la gestion dans l'administration fédérale, y compris la publication du rapport annuel du président sur l'examen qui a été déposé à la Chambre le 10 novembre 1995 (page 2–43).

Prestation du service au public : Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi (DLOÉE) a entrepris un suivi auprès de toutes les institutions fédérales pour s'assurer qu'elles s'acquittent de leurs obligations de servir le public dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les bureaux désignés (page2–34).

Nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* : En partenariat avec le ministère du Développement des ressources humaines, la DOLÉE a participé à l'élaboration et à l'adoption de la nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* (page 2–34).

Cadre de responsabilisation d'équité en emploi : La Direction a complété l'élaboration du cadre de responsabilisation pour fournir une orientation aux ministères dans la sélection des moyens les plus efficaces de livrer les programmes et, en définitive, de mesurer la performance dans l'atteinte des objectifs d'équité en emploi (page 2–34).

Objectifs quantitatifs d'équité en emploi : Ils ont été diffusés aux ministères et organismes pour le recrutement et la promotion pour la période 1995-1998. Ils serviront de référence pour en arriver à une représentation et une participation équitables des membres des quatre groupes désignés (page 2–34).

Plaintes de l'Assemblée des Chefs du Manitoba : La DOLÉE a résolu des plaintes de discrimination en emploi déposées auprès de la Commission canadienne des droits de la personne à l'endroit de certains ministères et organismes (page 2–35).

Ateliers régionaux sur les langues officielles : La Direction des langues officielles et de l'équité en emploi (DLOÉE) fournira, par le biais d'ateliers régionaux, une orientation aux institutions fédérales pour qu'elles s'acquittent de leurs obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles* (Pg. 2–32)

Programme des initiatives de mesures spéciales (PIMS) : La DOLÉE appuiera la mise en oeuvre du Programme d'équité en emploi notamment par la coordination du Programme des initiatives de mesures spéciales qui contribue à l'innovation et à la transformation de la culture organisationnelle (page 2–33)

Renouvellement de la fonction publique : On effectuera une analyse approfondie des questions liées au recrutement et au maintien en fonction sera effectuée dans le contexte du renouvellement de la fonction publique (page 2–28).

Initiatives reliées aux ressources humaines : On mettra en oeuvre un programme destiné à faire connaître les pratiques idéales utilisées aux fins des initiatives liées aux ressources humaines, menées à terme ou en cours (page 2–28)

Stratégie d'information financière (SIF) : On poursuivra la modernisation des systèmes financiers au moyen de la mise en oeuvre de la stratégie d'information financière (SIF), y compris l'introduction de la comptabilité d'exercice (page 2–41).

Relations de travail : La Direction des ressources humaines étudira un nouveau modèle de négociation collective sera étudié en prévision de l'expiration prévue de la suspension de la négociation collective (février 1997) et dans l'optique la question de la simplification des processus du Conseil national mixte (page 2–27).

Rationalisation de l'administration des pensions : Les travaux relatifs à la réforme des pensions de la fonction publique vont se poursuivre (page 2–27)

Compression des effectifs : On suivra de près la compression des effectifs de l'administration fédérale et des rapports d'étape paraîtront tous les trois mois (page 2–28)

LEADERSHIP ET INNOVATION

Diversification des modes de prestation des services : Le Secrétariat fera partie d'un groupe de travail chargé de proposer une réforme législative et non législative à l'appui de la diversification et il fournira une aide aux ministères engagés dans cette voie. (page 2–20).

Gestion des biens immobiliers et du matériel : Le Secrétariat contribuera à la conversion du système d'information sur les immeubles fédéraux et mettra en oeuvre un régime de paiement par l'usager dans le domaine des subventions tenant lieu de taxes; il apportera des modifications à la *Loi sur les immeubles fédéraux*; il procédera à des aliénations de terrains et lancera l'initiative concernant le parc automobile fédéral (Page 2–20).

Affaires réglementaires : Le Secrétariat aidera les ministères à mener à bonne fin le programme de réforme de la réglementation du gouvernement, ce qui comprend la collaboration avec les autres paliers de gouvernement, l'examen de la réglementation dans la perspective du secteur industriel et l'amélioration de la formation dispensée aux organismes de réglementation (page 2–21).

Sociétés d'État : Le Secrétariat collaborera au suivi de l'examen du mandat de neuf sociétés d'État. Il élaborera de nouveaux modèles organisationnels inspirés des modèles corporatifs, afin qu'on les examine en tant que solutions éventuelles à adopter pour améliorer la prestation des services gouvernementaux (page 2–21).

Privatisation : Le Secrétariat aidera les ministères axiaux à examiner la possibilité de commercialiser ou de privatiser certaines activités, à cerner les activités susceptibles d'en faire l'objet et à prendre l'initiative, s'il y a lieu, de gérer la transaction (page 2–21).

Initiatives sur les services de qualité : Le Conseil du Trésor continuera de diriger la mise en oeuvre pangouvernementale des services de qualité en fournissant les outils nécessaires (c.-à-d. des guides sur les services de qualité, etc.), en supprimant les obstacles à l'innovation et en contrôlant les progrès (page 2–41).

Renouvellement des services publics : Le Secrétariat dirigera également la réforme des procédés et des systèmes administratifs au moyen de mesures axées sur la mise en oeuvre du *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information* (page 2-41).

C. Plans pour 1996-1997

1. Points saillants

Les ressources requises dans ce Budget des dépenses seront utilisées pour atteindre les principaux objectifs suivants au cours de l'exercice 1996-1997 :

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

Programme Travaux d'infrastructure Canada: Continuer de surveiller la mise en oeuvre du programme et l'évaluation de celui-ci (page 2–51).

CADRE DE GESTION ET DE RESPONSABILISATION

Responsabilisation et stratégies à l'égard de l'examen : Poursuivre la politique de saine gestion publique en définissant le rôle et les responsabilités du SCT et des ministères à l'égard de la gestion des programmes et du renforcement des activités d'évaluation, de vérification et d'examen (page 2–40).

Examen de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP): Poursuivre l'examen complet de la LGFP en vue d'accroître la responsabilisation et l'autogestion dans les ministères (page 2–41).

Prestation du service au public : Suite à l'engagement du président en mars 1995 devant le Comité mixte permanent des langues officielles, la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi continuera de s'assurer que les plans d'action préparés par toutes les institutions assujetties à la *Loi sur les langues officielles* améliorent la qualité des services au public dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les bureaux désignés (page 2–31).

Nouvelle *Loi sur l'équité en matière d'emploi* : Une stratégie globale sera mise en place par la Direction pour veiller à ce que les ajustements nécessaires aux éléments du Programme d'équité en emploi sont apportés et que la fonction publique du Canada se conforme aux nouvelles dispositions de la Loi (page 2–32).

Examen des politiques sur les ressources humaines : Les travaux de rationalisation, de simplification et de réduction des politiques et des lignes directrices vont se poursuivre (page 2–26).

Responsabilisation : L'adoption de nouveaux cadres de politique pour guider la prise des décisions reliées aux ressources humaines dans les divers contextes de diversification des modes de prestation des services exige des changements législatifs et des changements dans le domaine des politiques (page 2–26).

GESTION DES DÉPENSES

Planification et gestion des ressources : On examinera l'expérience acquise avec le nouveau système de gestion des dépenses instauré au début de 1995 afin d'en déterminer l'efficacité (page 2–20).

Réforme du Budget des dépenses : En fonction des résultats de l'évaluation planifiée de six projets pilotes, on instaurera les rapports de rendement des ministères à l'automne de 1996 et des mises à jour en cours d'exercice avant la fin de l'exercice (page 2–20).

Conseil du Trésor et des autres ministres du Cabinet. Cependant, le Secrétariat devra également accélérer la clarification et l'équilibrage des régimes de responsabilisation existants et nouveaux et la mise en oeuvre de systèmes améliorés de gestion des activités afin de présenter à la population un modèle de gestion collective plus transparente et mieux adaptée des ressources du secteur public.

Le gouvernement doit se préoccuper davantage des résultats. Il ne peut plus s'en tenir à jouer le rôle d'administrateur des règles. Les Canadiens veulent que le gouvernement améliore son mode de fonctionnement. Ils aspirent notamment à obtenir un service bienveillant, respectueux et courtois, des temps de réponse accélérés et l'optimisation des deniers publics. La fonction publique doit avoir pour objectif ultime de fournir aux Canadiens des services de grande qualité à un prix que les contribuables peuvent se permettre de payer. En conséquence, elle doit trouver des moyens novateurs qui lui permettent de faire en sorte que les Canadiens continuent d'obtenir les services de base.

Le Secrétariat doit continuer de transformer le gouvernement en modernisant le cadre de gestion de la fonction publique. Afin de faciliter la prestation de services rationalisés et abordables à la population canadienne, le Secrétariat met actuellement en oeuvre des initiatives visant à fournir des services de grande qualité, un système amélioré de gestion des dépenses, un système modernisé d'information financière, l'utilisation plus judicieuse des technologies modernes de l'information et l'examen consolidé des activités du gouvernement.

B. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le programme

En sa qualité de gestionnaire général de la fonction publique, le Conseil du Trésor adapte ses activités aux priorités du gouvernement qui reflètent les préoccupations sociales et économiques du pays. Le gouvernement s'est déjà engagé dans de grandes orientations stratégiques -- notamment l'austérité financière et la réduction du déficit, l'Examen des programmes, la réforme de l'assurance-chômage et la clarification des responsabilités en matière de compétence -- qui vont continuer de modeler et de guider ses activités et que le Secrétariat va continuer d'appuyer.

Le gouvernement est confronté à un certain nombre de tensions déterminantes et conflictuelles, y compris la mondialisation, la rapidité de l'évolution technologique et la complexité croissante de l'équilibrage des facteurs sociaux, économiques et environnementaux. En raison du caractère prioritaire que revêt la réduction du déficit, les ressources sur lesquelles on peut compter pour faciliter la gestion de ces tensions croissantes en faveur du changement sont amoindries.

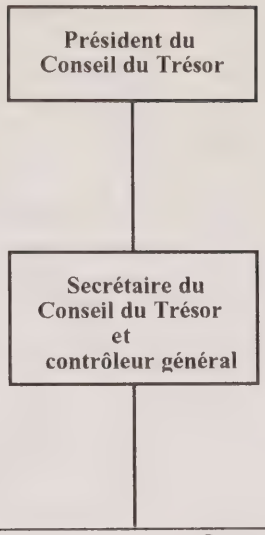
L'un des thèmes qui s'est révélé de plus en plus important -- dans le Budget, dans l'Examen des programmes, dans les discussions tenues sur l'unité, la création d'emplois et la croissance économique et dans les décisions en matière de politiques sociales et économiques -- est la nécessité de montrer que ces changements sont autant de manifestations d'un engagement à l'égard de la saine gestion.

Le Secrétariat devra faire ressortir à quel point cet objectif lui tient à coeur dans sa façon d'exercer son intendance sur les plus de 120 organismes de la fonction publique qui comptent 330 000 employés et dont le budget salarial a une valeur de 18,8 milliards de dollars. L'un des principaux objectifs qu'il poursuit est de satisfaire aux objectifs que le gouvernement s'est fixés de réduire le déficit et de transformer l'administration fédérale en s'astreignant à des mesures d'austérité financière, en rationalisant les structures des politiques et des programmes fédéraux et en gérant les ressources de façon plus judicieuse. Ce rôle d'organisme central l'obligera à fournir aux ministères des directives, des conseils et des mesures habilitantes d'où découleront des rajustements au titre des budgets, des programmes et des services à l'échelle du Canada, ainsi que des initiatives connexes, afin d'harmoniser l'exécution des programmes et d'améliorer l'efficience en collaboration avec les autres paliers de gouvernement. De plus, la prochaine année présentera des défis importants sur le plan des relations de travail. Les augmentations de salaire doivent reprendre en juillet 1996, le gel des salaires prend fin en janvier 1997, et les écarts de salaire importants dans certaines régions du pays sont apparus. En outre, les questions sur l'équité salariale ont été soumises au Tribunal des droits de la personne, les systèmes de la paye et de la classification sont en train d'être examinés, et des expériences sur la rémunération au rendement et à la productivité doivent faire l'objet de tests au cours de l'année.

En sa qualité d'employeur de la fonction publique, le Conseil du Trésor devra se conformer aux exigences de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, aspect que la Commission canadienne des droits de la personne vérifiera. Les répercussions de cette disposition sur le Secrétariat seront importantes, car les responsabilités qu'il assume actuellement deviendront un facteur crucial qui garantira le respect des exigences par la fonction publique tout entière.

Le nouveau programme d'activités liées à la réforme de la fonction publique fournit au Secrétariat l'occasion de réorienter ses priorités de façon à relever le défi que suscite l'exercice d'un leadership centralisé. À cette fin, le Secrétariat devra consolider ses relations avec les autres organismes centraux et assumer des rôles davantage complémentaires de soutien des ministres du

Tableau 1 : Affectation des ressources selon la structure de l'organisation et les activités pour 1996-1997



	Sous-secrétaire Direction des programmes		Sous-secrétaire Direction des ressources humaines		Sous-secrétaire Direction des langues officielles et de l'équité en emploi		Sous-secrétaire et sous-contrôleur général Direction de la gestion des finances et de l'information		Administration		TOTAL	
Activité	000 $	ÉTP	000 $	ÉTP	000 $	ÉTP	000 $	ÉTP	000 $	ÉTP	000 $	ÉTP
Gestion des dépenses	17 907	189									17 907	189
Gestion du personnel			16 665	205	4 534	53					21 199	258
Gestion des finances et de l'information							17 905	166			17 905	166
Administration									19 994	224	19 994	224
	17 907	189	16 665	205	4 534	53	17 905	166	19 994	224	77 005	837

Section I
Aperçu du programme

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Le Secrétariat aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques et directives d'application générale qui régissent la gestion de la fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat

Les principaux fondements législatifs du Conseil du Trésor sont la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* et la *Loi sur les langues officielles*. Le Conseil du Trésor est également autorisé par le gouverneur en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, de la *Loi sur les prestations de retraite supplémentaires* et d'autres lois régissant les prestations de pension. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, habituellement aux fins d'approbation.

3. Objectif du programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités légales en ce qui touche la gestion des ressources humaines, financières et matérielles de l'État.

4. Organisation du programme en vue de son exécution

Structure par activité : Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique comprend quatre activités : la gestion des dépenses, la gestion du personnel, la gestion des finances et de l'information et l'administration.

Organisation : Le tableau 1 montre les rapports hiérarchiques des cinq directions du Secrétariat et les ressources correspondantes. Chaque activité est confiée à une direction, sauf la gestion du personnel qui inclut la Direction des ressources humaines et la Direction des langues officielles et de l'équité en emploi.

Les fonds inscrits sous la rubrique Administration comprennent les frais des cabinets du président et du secrétaire, de la Direction de la planification et des communications, des services de soutien direct, et la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997				Budget principal 1995-1996
	Budgétaire			**Total**	
	Fonctionnement	Paiements de transfert	Moins: Recettes à valoir sur les crédits		
Gestion des dépenses	18 007	. . .	100	**17 907**	16 963
Gestion du personnel	21 299	. . .	100	**21 199**	22 726
Gestion des finances et de l'information	17 899	6	. . .	**17 905**	19 234
Administration	20 236	108	350	**19 994**	22 995
	77 441	114	550	**77 005**	81 918

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(en dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique			
1	Dépenses du programme	79 582 000	84 294 360	**80 686 490**
(L)	Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	48 645	48 645	**48 645**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	7 135 000	7 135 000	**7 135 000**
(L)	Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents	. . .	4 774	**4 774**
(L)	Dépenses du produit de la disposition des biens de la couronne	. . .	4 677	. . .
	Total du programme - Budgétaire	86 765 645	91 487 456	**87 874 909**

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**	Budget principal 1995-1996
	Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique		
1	Dépenses du programme	**69 989**	75 190
(L)	Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	**49**	49
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**6 967**	6 679
	Total du programme	**77 005**	81 918

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(en dollars)	**Budget principal 1996-1997**
	Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique	
1	Administration centrale de la fonction publique - Dépenses du programme, subventions inscrites au Budget et contributions, et l'autorisation de dépenser les recettes venant des activités du secrétariat du Conseil du Trésor durant l'année.	**69 989 000**

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 2-4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 2-5

Section I
Aperçu du programme

A. Données de base
1. Introduction 2-6
2. Mandat 2-6
3. Objectif du programme 2-6
4. Organisation du programme en vue de son exécution 2-6
B. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le programme 2-8
C. Plans pour 1996-1997
1. Points saillants 2-10
2. Réalisations récentes du programme 2-13
3. Sommaire des besoins financiers 2-17

Section II
Analyse par activité

A. Gestion des dépenses 2-18
B. Gestion du personnel 2-25
C. Gestion des finances et de l'information 2-39
D. Administration 2-47

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du programme
1. Besoins financiers par article 2-53
2. Besoins en personnel 2-54
3. Paiements de transfert 2-55
4. Coût net du programme 2-55
B. Index par sujet 2-56

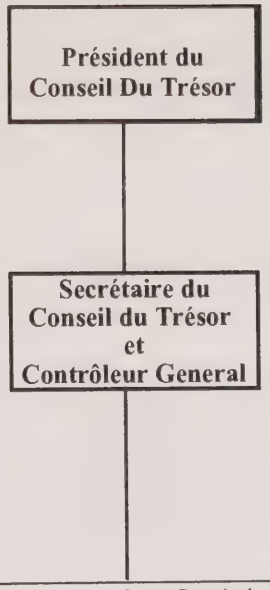
Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique

Plan de dépenses 1996-1997

Tableau 2: Plan de dépenses du Ministère par programme

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Différence $	Différence %	Détails à la page
Administration centrale de la fonction publique	**77 005**	81 918	(4 913)	(6,0)	2-3
Programmes des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	**461 369**	451 369	10 000	2,2	3-3
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	**893 972**	738 129	155 843	21,1	4-3
Total du budgétaire	**1 432 346**	1 271 416	160 930	12,7	

Tableau 1: Rapport entre l'organisation et les dépenses de programmes en 1996-1997 (en milliers de dollars)



	Sous-Secrétaire Direction des programmes	Sous-Secrétaire Direction des ressources humaines	Sous-Secrétaire Direction des langues officielles et de l'équité en emploi	Sous-Secrétaire et sous-contrôleur général Direction de la gestion des finances et de l'information	Administration	Total
Administration centrale de la fonction publique	17 907	16 665	4 534	17 905	19 994	77 005
Programmes des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	461 369					461 369
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance		893 972				893 972
Total	479 276	910 637	4 534	17 905	19 994	1 432 346

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés par le gouverneur en conseil.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor est dirigé par le secrétaire du Conseil du Trésor et contrôleur général du Canada, qui relève lui-même du président du Conseil du Trésor.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Le Secrétariat fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 5 à 13 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (auparavant la *Loi sur l'administration financière*) ainsi que d'autres lois; il seconde le Conseil du Trésor en tant que gestionnaire général et employeur de la fonction publique. À ce titre, le Secrétariat est chargé de lui recommander des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et de le conseiller dans ces domaines et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le présent plan de dépenses du Ministère décrit les programmes administrés par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Voici un bref résumé de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique: Ce programme comprend quatre activités, dont trois ont pour objet de dispenser des conseils et d'élaborer des politiques dans les domaines de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, et de la gestion des finances et de l'information, des systèmes et des technologies alors que la quatrème assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires à l'administration des deux autres programmes du Secrétariat.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale: Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins, et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources, s'il y a lieu, pour les coûts d'un nombre restreint de programmes dont le financement est centralisé.

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance: Ce programme fournit des fonds pour permettre au gouvernement, en tant qu'employeur, de verser des contributions aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés.

Aperçu du Ministère

Table des matières

Aperçu du Ministère **1-1**

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique **2-1**

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale **3-1**

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance **4-1**

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses lecteurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Il comprend un aperçu du Ministère, ainsi qu'un plan de dépenses pour chacun de ses programmes.

Chaque plan de dépenses de programme commence par les détails sur les autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre d'évaluer les résultats financiers dudit programme au cours de l'année écoulée.

Pour chaque plan de dépenses de programme, une première section intitulée Aperçu du programme fournit des renseignements sur les éléments clés des plans et du rendement actuels du programme ainsi que des données de base. Elle est suivie de renseignements plus détaillés sur les activités qui justifient les ressources demandées. Suivent des renseignements supplémentaires sur la composition des ressources du programme, renseignements qui comprennent des explications et des analyses supplémentaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements recherchés. Une table des matières générale énumère les chapitres et chaque programme fait l'objet d'une table des matières détaillée. Dans chaque aperçu du programme, un sommaire des besoins financiers comprend, s'il y a lieu, des renvois aux renseignements plus détaillés qui figurent ailleurs dans le plan. En outre, dans tout le document, des renvois permettent à l'utilisateur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Il est à noter que la section, «Aperçu du programme», du plan de dépenses du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique a été restructurée afin de tenir compte des modifications qui ont été apportées au nouveau processus du plan d'activités.

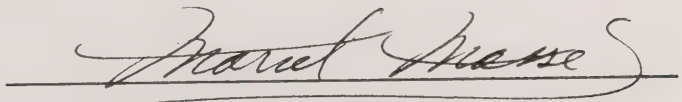
Il est à noter également que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources dont il est fait état dans le plan des dépenses est mesurée en équivalents à temps plein (ÉTP). L'ÉTP exprime la durée du travail fourni par l'employé chaque semaine à l'aide du coefficient des heures désignées, divisées par les heures régulières de travail.

Budget des dépenses 1996-1997

Partie III

Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Approuvé par :
Approved by :



Le Président du Conseil du Trésor
The President of the Treasury Board

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1997-III-70
ISBN 0-660-59932-5



Conseil du Trésor du Canada Secrétariat

Budget des dépenses 1996-1997

ISBN 0-660-59932-5

Partie III

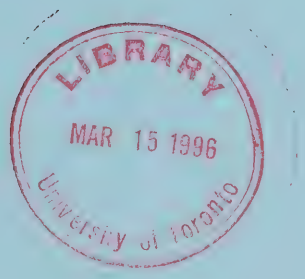
Plan de dépenses

Governm
Publicati

77

Veterans Affairs Canada

1996-97 Estimates



ISBN 0-660-59915-5



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

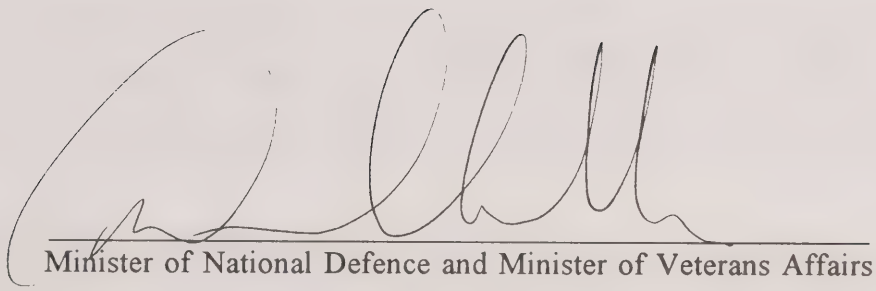
Catalogue No. BT31-2/1997-III-49
ISBN 0-660-59915-5



1996-97 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada



Minister of National Defence and Minister of Veterans Affairs

Preface

The *Veterans Review and Appeal Board Act* was enacted on September 15, 1995, reorganizing the Veterans Affairs Portfolio from four Programs to two, namely: the Veterans Affairs Program and the Veterans Review and Appeal Board Program. Functions and resources previously allocated to the Bureau of Pensions Advocates Program are merged into the Veterans Affairs Program. As well, responsibility for adjudication on disability pension decisions is transferred from the Canadian Pension Commission Program to the Veterans Affairs Program. Review and appeal functions as well as all resources previously allocated to the Canadian Pension Commission Program and the Veterans Appeal Board Program are transferred to the new Veterans Review and Appeal Board Program. Cross-walks are provided to show where resources have been transferred from one Program to the other.

The Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

It consists of a Portfolio Overview providing an introduction to the Veterans Affairs Portfolio and an Expenditure Plan for the Veterans Affairs Program and the Veterans Review and Appeal Board Program. It also includes an explanation of the disability pension application and appeal process, a list of the Portfolio's published Service Standards and a list of the acts and regulations related to the Veterans Affairs Portfolio.

Each Program Expenditure Plan begins with details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This provides continuity with other Estimates documents and helps in assessing the Program's financial performance over the past year.

For each Program Expenditure Plan an overview section provides information on key elements of the Program's current plans and performance as well as background information. This is followed by more details on expected results and other performance indicators that forms the basis for the resources requested. The document then provides supplementary information on the composition of the Program's resources which includes additional explanations and analyses.

The document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A table of contents lists the various chapters, and more detailed tables of contents are provided for each Program. Within the Program Overview of each Expenditure Plan, the financial summary provides cross-references to more detailed information found elsewhere in the Plan. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more information on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with Operating Budget principles, human resources reported in this Expenditure Plan are measured in terms of employee full-time equivalents (FTE). FTE is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Portfolio Overview	**1 - 1**
Veterans Affairs Program	**2 - 1**
Veterans Review and Appeal Board Program	**3 - 1**
Portfolio Pension Application and Appeal Process	**4 - 1**
Portfolio Service Standards	**5 - 1**
Acts and Regulations	**6 - 1**
Topical Index	**7 - 1**

Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Veterans Affairs		
	Veterans Affairs Program		
1	Operating expenditures	**492,264**	501,279*
5	Grants and contributions	**1,418,796**	1,470,369
(S)	Re-Establishment Credits under Section 8 and Repayments under Section 15 of the *War Service Grants Act* of compensating adjustments made in accordance with the terms of the *Veterans' Land Act*	**12**	12
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	**10**	10
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	**539**	539
(S)	Contributions to employee benefit plans	**19,779**	17,846*
	Total Program	**1,931,400**	1,990,055*
	Veterans Review & Appeal Board		
10	Program expenditures	**6,791**	6,902*
(S)	Contributions to employee benefit plans	**868**	779*
	Total Program	**7,659**	7,681*
	Department	**1,939,059**	1,997,736*

* Restated 1995-96 Main Estimates. See page 1-12 for a cross-walk of the transfer of resources between the previous structure (Veterans Affairs, Canadian Pension Commission, Bureau of Pensions Advocates and Veterans Appeal Board Programs) and the new structure (Veterans Affairs Program and Veterans Review and Appeal Board Program).

A. Roles and Responsibilities

Canada has long recognized the hardship, suffering and sacrifice made by veterans, certain civilians and their families to the country's war and peacekeeping efforts. The Veterans Affairs Portfolio exists to serve them.

Since 1944, Veterans Affairs' overall role, in co-operation with other federal government departments, provincial governments and the private sector, has been to lead in the development, co-ordination and administration of federal policies and programs that provide veterans, qualified civilians and their dependants with financial, material and physical support. Benefits and services have principally been delivered in the areas of health care, disability pensions, economic support, management of property contracts, legal aid and appeals. The Portfolio is also responsible for commemorating Canada's wartime sacrifice.

The organization's broad-based objectives are captured in the Portfolio Mission Statement:

To provide veterans, qualified civilians and their families with the benefits and services to which they are entitled; to promote their well-being and self-sufficiency as participating members of their communities; and to keep the memory of their achievements and sacrifices alive for all Canadians.

A list of legislation associated with the Portfolio's mandate is presented in Section 6, Acts and Regulations.

B. Organization and Programs

The Minister of Veterans Affairs is responsible to Parliament for the Veterans Affairs Portfolio. The Secretary of State (Veterans) assists the Minister in these responsibilities.

In 1996-97, the Veterans Affairs Portfolio will deliver two Programs:

- The **Veterans Affairs Program**, which operates under the direction of Veterans Affairs Canada, consists of four activities: health care, pensions, economic support and departmental administration. The Program provides a wide range of benefits and services to veterans, qualified civilians and their dependants.

  Benefits and services are delivered through a decentralized organization consisting of a Head Office located in Charlottetown, the National Capital Office in Ottawa and a network of regional and district offices across Canada. The Department also operates a hospital in Ste-Anne-de-Bellevue, Quebec.

- The **Veterans Review and Appeal Board Program** operates under the direction of the Veterans Review and Appeal Board (VRAB) and consists primarily of one activity - pensions. The Program renders decisions in reviews and appeals of disability pension cases. Effort is also devoted to final appeals of War Veterans Allowance decisions.

Figure 1: Veterans Affairs Portfolio Organization

VRAB services are delivered through a Head Office in Charlottetown, although hearings are held in many sites across the country.

Management of the Portfolio is a coordinated effort through the offices of the Deputy Minister, Veterans Affairs Canada, and the Chairperson of the Veterans Review and Appeal Board who collaborate on issues having Portfolio-wide impact.

Detailed information on Portfolio programs may be found within the respective sections of each Program. In addition, the Portfolio produces a variety of publications on available programs and services. These may be obtained through VAC's district and regional offices or by contacting Communications Division, Veterans Affairs Canada, 66 Slater Street, Ottawa, ON, K1A 0P4.

A comprehensive pension evaluation study completed in September 1992 identified the work flow across the Portfolio as a major constraint in streamlining the pension process and improving service to veterans. With a view to substantially reducing turnaround times for pension decisions, Bill C-67 received Royal Assent on June 22, 1995. This Pension Reform legislation transferred responsibility for disability pension adjudications to the Department from the Canadian Pension Commission (CPC) and led to the transfer of the Bureau of Pensions Advocates to Veterans Affairs Canada. The CPC and Veterans Appeal Board were merged into the newly-created Veterans Review and Appeal Board. These changes took effect on September 15, 1995 (see Figure 1 on page 1-4 for a list of the roles and responsibilities associated with the restructured Portfolio).

Figure 2 on page 1-6 reflects the transition in responsibilities between the old structure (where the Portfolio reported on four Programs) and the revised structure (with only two Programs). All changes are within the pensions activity.

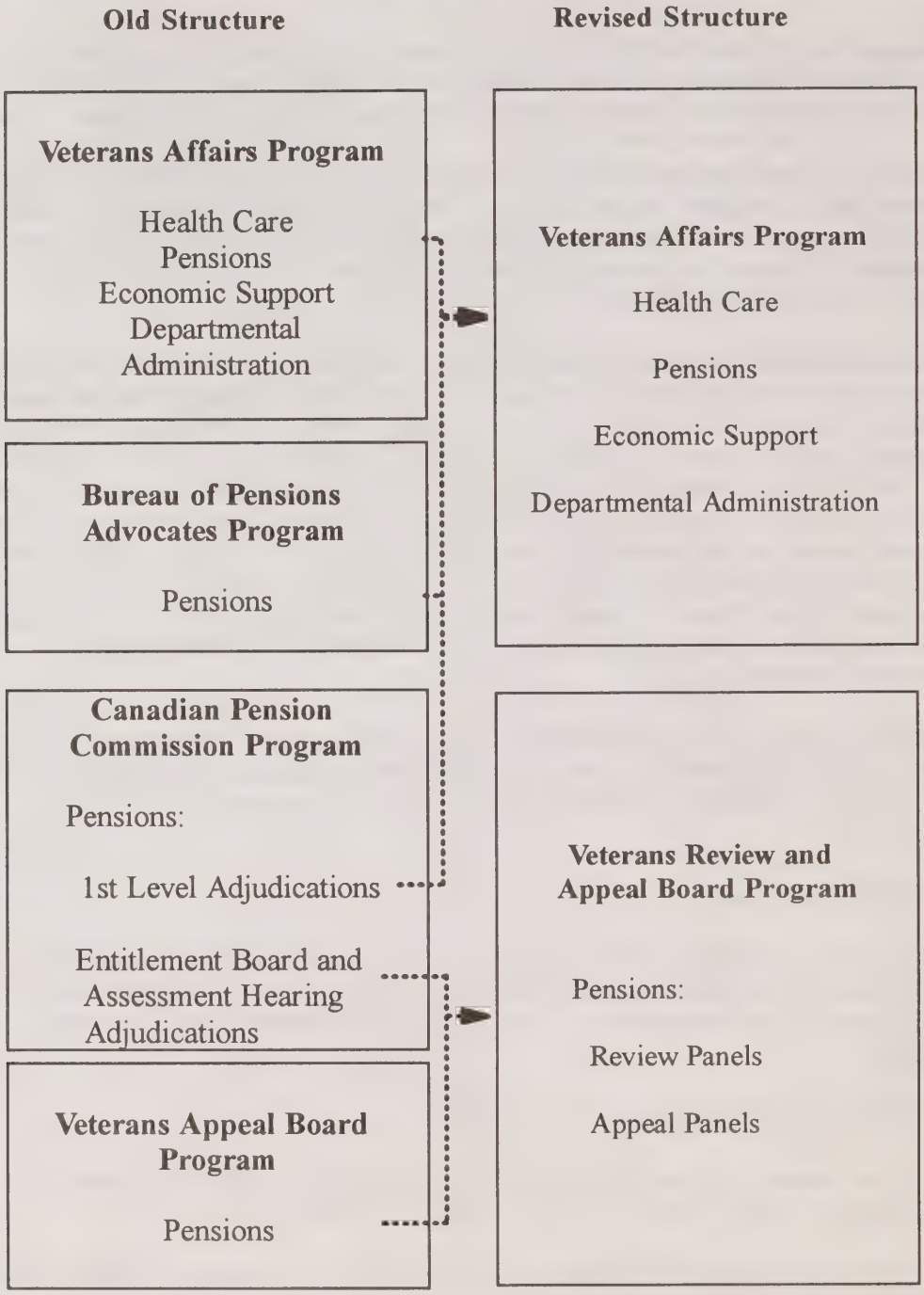
C. Portfolio Priorities

Veterans Affairs programs reflect Canada's commitment to the well-being of its veterans, qualified civilians and their dependants. The Portfolio remains steadfast in its dedication to program delivery based on the guiding principles of courtesy, speed and fairness.

In 1996-97, Portfolio priorities will include:

- further streamlining and modernizing of the Portfolio's work processes and systems to ensure quality service to clients (see page 2-59);
- the implementation of initiatives associated with the Portfolio's quality service program (see page 2-53);
- cost containment (see page 2-22);

Figure 2: Veterans Affairs Portfolio Program Activity Structure - 1995



- the continued implementation of Pension Reform measures;
- the continued implementation of Program Review measures;
- continuing discussions for the transfer of Ste. Anne's Hospital (see page 2-25); and
- the development of a comprehensive long-term human resources plan (see page 2-51).

D. Client Profile

Of the 1,750,000 men and women who served in wartime for Canada, 116,000 died and approximately 229,000 were wounded as a result of war. Veterans Affairs is responsible for commemorating their sacrifice and for assisting eligible Canadians who belong to the following client groups:

- Armed Forces and Merchant Navy veterans who served in the First World War, the Second World War or the Korean War;
- certain civilians who are entitled to benefits because of their wartime service;
- former (and, in certain cases, current) members of Canada's Regular Forces (including those who have served in Special Duty Areas), the Reserve Forces of Canada and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP); and
- survivors and dependants of the above.

At the end of 1994-95, there were an estimated 501,690 veterans. During 1995-96, there were approximately 474,860 veterans alive, 45,028 of whom were women. As indicated in Figure 3 below, the forecast of the veteran population for 1996-97 is estimated at 447,799 of whom 43,407 are women.

Figure 3: Estimated Veteran Population by Region

Region	Veteran Population	Percentage
Pacific	84,186	18.8%
Prairie	76,574	17.1%
Ontario	199,271	44.5%
Quebec	52,392	11.7%
Atlantic	35,376	7.9%
Total	**447,799**	**100.0%**

These figures, however, do not represent the number of veteran clients who actually accessed Portfolio programs; rather, they reflect the total potential veteran

client population eligible to draw on benefits and services provided by Veterans Affairs. In 1996-97, an estimated 234,000 clients will receive direct benefits.

One in every three men in Canada aged 65 and over is a war veteran. Figure 4 presents the forecast of the average age of the veteran population as a whole, for the 1996-97 fiscal year, and provides a detailed breakdown by type of war service.

Figure 4: Average Age, Veteran Population by Type of Service

Theatre of War	Average Age	Population	Percentage
First World War	97	2,687	0.6%
Second World War	75	428,544	95.7%
Korea	66	16,568	3.7%
All Veterans	**75**	**447,799**	**100.0%**

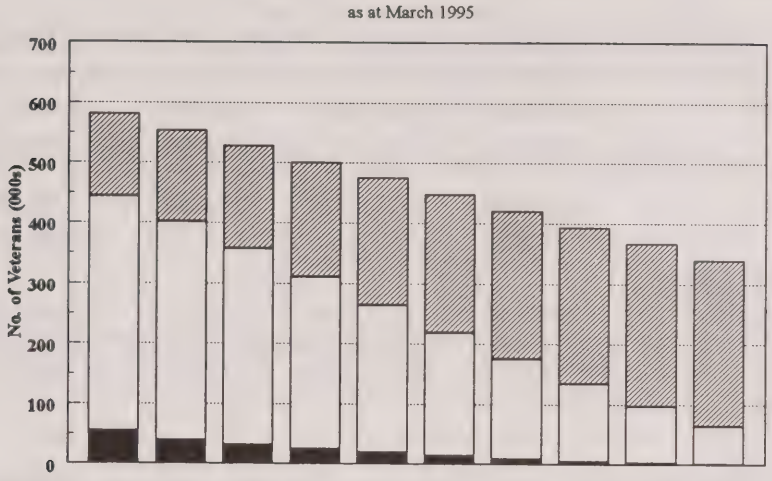
Of Canada's total veteran population, 51% will be 75 years of age or older, 46% will be between the ages of 65 to 74 and 4% will be under 65 years of age. Figure 5 (on page 1-9) presents an overview of the aging trend by age category for the fiscal years 1991-92 to 2000-01 while Figure 6 presents the aging trend for Canadian male/female veterans aged 75 years and over.

Program forecasts for most major Portfolio programs indicate that clients and expenditures will decline at a relatively stable rate over the short term--to the fiscal year 2000-2001--and will continue to decrease during the following 15 years. One exception to this trend is War Veterans Allowance, where forecasts indicate the program will experience a significant drop in veteran clients and expenditures in the very near future. Forecast information with respect to specific programs is presented within the narrative for each program.

The program forecast is based on information available on current and predicted trends and events, including demographic changes. As these standard trend forecasts are based on projections of historical data, they assume there will be no major policy, legislative or social changes and the future trends will continue to mirror past trends. Accordingly, external factors such as unexpected shifts in the client participation mix or significant changes in the economic climate may result in client and expenditure levels which deviate substantially from the levels which have been forecast.

In order to continue to address veterans' needs, a national Service Delivery Project is being developed. This project will establish a client-centred service delivery model, corresponding standards of service and standardized work processes that will supplement the Benefits Redesign Project. The model will ensure that appropriate staff resources and expertise at all levels of the organization are deployed to provide personalized, caring service.

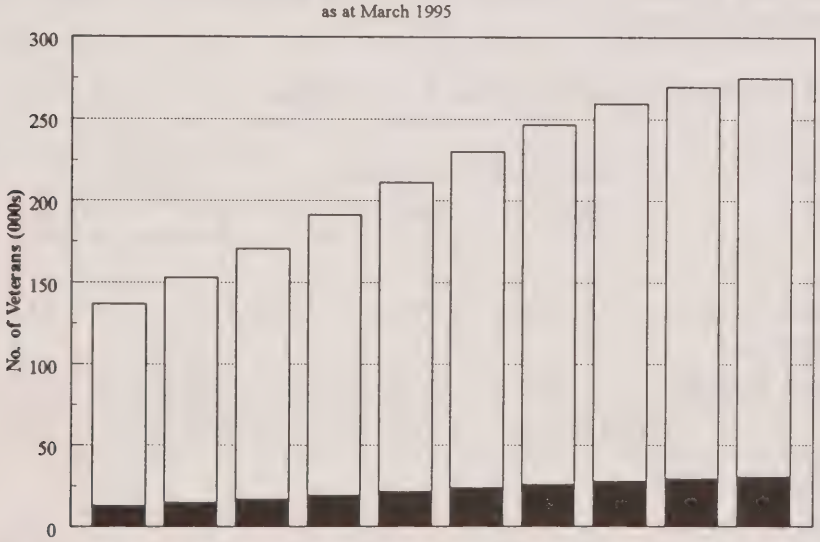
Figure 5: Aging Trend of Veterans by Age Category



No. of Veterans (000s)

Fiscal Year	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-2000	2000-01
Under 65	54	39	31	25	20	14	9	5	2	0
65 to 74	390	362	326	285	244	204	166	129	95	64
75 Plus	137	153	171	191	211	230	246	259	270	275
Total	581	554	528	501	475	448	421	393	367	339

Figure 6: Aging Trend of Canadian Veteran Population Aged 75 and Over



No. of Veterans (000s)

Fiscal Year	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-2000	2000-01
Female	13	14	16	19	21	23	26	27	29	30
Male	124	138	154	173	190	207	221	232	241	245
Total	137	153	171	191	211	230	246	259	270	275

Figure 7 identifies the benefits received by veterans and their dependants for 1992-93 to 1996-97 under the Veterans Affairs Program.

Figure 7: Benefits for Veterans and Dependants 1992-93 to 1996-97

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Health Care	**542,030**	571,026	573,387	542,666	544,771
Pensions	**1,159,811**	1,152,487	1,113,184	1,103,061	1,096,294
Economic and Other Support benefits	**100,812**	135,954	142,367	164,296	189,929
	1,802,653	1,859,467	1,828,938	1,810,023	1,830,994

The above figures do not include program delivery costs; however, in the case of health care, the costs of operating departmental institutions are included.

E. Portfolio Spending Plan

The Portfolio estimates approximately $1.9 billion will be spent in 1996-97. A summary of the expected spending plan by Program is presented in Figure 8. The 1995-96 Estimates for the Veterans Affairs and Veterans Review and Appeal Board Programs have been restated to include the transfer of resources from the merged organizations (see Figure 10 on page 1-12). The distribution of human resources is shown in Figure 9 on page 1-11.

Figure 8: Portfolio Spending Plan by Program

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Change $	Change %	For Details See Page
Budgetary					
Veterans Affairs Program	**1,931,400**	1,990,055*	(58,655)	(2.9)	2-8
Veterans Review and Appeal Board Program	**7,659**	7,681*	(22)	(1.3)	3-6
	1,939,059	1,997,736*	(58,677)	(2.9)	
Non-budgetary					
Repayment of loans under the *Veterans' Land Act* (Veterans Affairs Program)	**(4,000)**	(6,300)			

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).

Figure 9: Distribution of Portfolio Human Resources

(Full-time Equivalents)**	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Change FTE**	Change %	For Details See Page
Budgetary					
Veterans Affairs Program	**3,186**	3,275*	(89)	(2.7)	2-57
Veterans Review and Appeal Board Program	**105**	105*	0	0	3-16
	3,291	3,380	(89)	(2.6)	

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).

** Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Bill C-67, an act to establish the Veterans Review and Appeal Board, to amend the *Pension Act*, to make consequential amendments to other Acts and to repeal the *Veterans Appeal Board Act*, received Royal Assent on June 22, 1995, and its provisions took effect on September 15, 1995. Figure 10 shows the transfer of resources resulting from the implementation of this pension reform Bill.

Figure 10: 1995-96 Main Estimates Crosswalk

Vote	Program	$000 (thousands of dollars)			Full-time Equivalents (FTEs)**		
		New Structure	Old Structure	**Change**	New Structure	Old Structure	**Change**
1	**Veterans Affairs Program**						
	Health Care Activity	629,483	629,483	**0**	2,045	2,045	**0**
	Pensions Activity	1,178,296*	1,171,083	**7,213**	456*	337	**119**
	Economic Support Activity	152,707	152,707	**0**	317	317	**0**
	Departmental Administration Activity	29,569	29,569	**0**	457	457	**0**
15	**Bureau of Pensions Advocates Program:**						
	Pensions Activity	0	7,213	**(7,213)**	0	119	**(119)**
1	**Total Veterans Affairs Program**	1,990,055*	1,990,055	**0**	3,275*	3,275	**0**
10	**Canadian Pension Commission Program:**						
	Pensions Activity	0	4,579	**(4,579)**	0	57	**(57)**
20	**Veterans Appeal Board Program:**						
	Pensions Activity	0	3,102	**(3,102)**	0	48	**(48)**
10	**Veterans Review and Appeal Board Program:**						
	Pensions Activity	7,681*	0	**7,681**	105*	0	**105**
10	**Total Veterans Review and Appeal Board Program**	7,681*	7,681	**0**	105*	105	**0**
	Total Portfolio	1,997,736*	1,997,736	**0**	3,380*	3,380	**0**

* Restated 1995-96 Main Estimates.

** For further information on human resources, see pages 2-58 and 3-16.

Veterans Affairs Program

1996-97
Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 2-4
B. Use of 1994-95 Authorities 2-6

Section I
Program Overview

A. Plans for 1996-97
   1. Highlights 2-7
   2. Summary of Financial Requirements 2-7
B. Recent Performance
   1. Highlights 2-9
   2. Review of Financial Performance 2-10
C. Background
   1. Introduction 2-11
   2. Mandate 2-11
   3. Program Objective 2-12
   4. Program Organization for Delivery 2-12
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 2-16
E. Program Effectiveness 2-17

Section II
Analysis by Activity

A. Health Care 2-18
B. Pensions 2-28
C. Economic Support 2-38
D. Departmental Administration 2-48

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 2-56
   2. Human Resources Requirements 2-57
   3. Major Crown Project 2-59
   4. Transfer Payments 2-62
   5. Revenue 2-64
   6. Net Cost of Program 2-66

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates	1995-96 Main Estimates*
	Veterans Affairs Program		
1	Operating expenditures	**492,264**	501,279*
5	Grants and contributions	**1,418,796**	1,470,369
(S)	Re-Establishment Credits under Section 8 and Repayments under Section 15 of the *War Service Grants Act* of compensating adjustments made in accordance with the terms of the *Veterans' Land Act*	**12**	12
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	**10**	10
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	**539**	539
(S)	Contributions to employee benefit plans	**19,779**	17,846*
	Total Program	**1,931,400**	1,990,055*

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1996-97 Main Estimates
	Veterans Affairs Program	
1	Veterans Affairs - Operating expenditures, upkeep of property including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the *Veterans' Land Act*, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein	**492,264,000**
5	Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions, provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	**1,418,796,000**

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).

Program by Activity

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates			1995-96
	Budgetary		Total	Main
	Operating	Transfer Payments		Estimates*
Health Care	430,560 **	170,123	**600,683**	629,483
Pensions	25,753	1,159,811	**1,185,564**	1,178,296*
Economic Support	26,747***	89,411	**116,158**	152,707
Departmental Administration	28,983	12	**28,995**	29,569
Total Program	512,043	1,419,357	**1,931,400**	1,990,055*

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).
** Includes purchased health services of $310.9 million.
*** Includes burial assistance of $11.4 million.

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Veterans Affairs Program			
1 Operating expenditures	527,148,000	526,908,076	**496,835,776**
5 Grants and contributions	1,527,899,000	1,527,899,000	**1,445,125,917**
(S) Re-Establishment Credits under Section 8, and Repayments under Section 15 of the *War Service Grants Act* of compensating adjustments made in accordance with the terms of the *Veterans' Land Act*	12,000	495	**495**
(S) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment (*The Returned Soldiers' Insurance Act*)	10,000	0	**0**
(S) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (*Veterans Insurance Act*)	539,000	309,693	**309,693**
(S) Contributions to employee benefit plans	17,438,000	17,438,000	**17,438,000**
(S) Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	0	117,524	**93,083**
(S) Federal Court Awards	0	5,500	**5,500**
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous years	0	239,548	**239,548**
Total Program - Budgetary	2,073,046,000	2,072,917,836	**1,960,048,012**
Non-budgetary			
Loans to the Veterans' Land Act Fund pursuant to the *Veterans' Land Act*, Parts I, II and III as amended by Vote L55, Appropriation Act No. 3, 1970. Limit $605,000,000. (net)		580,739,583	**(7,479,712)**

As the provisions of Bill C-67 came into effect only on September 15, 1995, the following will illustrate the use of the resources of the former Bureau of Pensions Advocates for the 1994-95 fiscal year.

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Bureau of Pensions Advocates Program			
1 Program expenditures	6,623,000	6,817,236	**6,723,621**
(S) Contributions to employee benefit plans	783,000	783,000	**783,000**
Total Program - Budgetary	7,406,000	7,600,236	**7,506,621**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1996-97

1. Highlights

During the fiscal year 1996-97, the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

- continue to implement Pension Reform measures and reduce pension processing times (see pages 1-5 and 2-28);
- implement changes to the Prescription Drug Program which will improve the level of appropriate drug use by veterans and contain costs (see pages 2-22 and 2-23);
- proceed with initiatives associated with the Portfolio quality service program (see page 2-53);
- continue to explore options for the transfer of Ste. Anne's Hospital (see page 2-25);
- provide leadership for the Health Care Co-ordination Initiative in conjunction with eight other federal departments (see page 2-22);
- continue to implement measures resulting from program review;
- complete Part 1 of a two-part Project Definition Phase of the Benefits Redesign Project (see pages 2-59 to 2-61);
- complete a comprehensive evaluation of departmental commemoration activities (see page 2-47); and
- develop a human resources plan to be integrated with business and strategic planning (see page 2-51);

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Change	For Details See Page
Health Care	**600,683**	629,483	(28,800)	2-19
Pensions	**1,185,564**	1,178,296*	7,268	2-29
Economic Support	**116,158**	152,707	(36,549)	2-39
Departmental Administration	**28,995**	29,569	(574)	2-48
Total	**1,931,400**	1,990,055*	(58,655)	
Human resources (FTE)**	**3,186**	3,275*	(89)	2-57

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).
** See Figure 32, page 2-58 for additional information on human resources.

Explanation of Change: The financial requirements for 1996-97 are 2.9% less than the 1995-96 Estimates. This decrease of $58,655,000 results from the following:

	($millions)
· implementation of the legislative proposals from Program Review;	(35.0)
· a decrease in capital contributions for contract beds primarily due to the completion of the Rideau Veterans Home transfer project;	(17.0)
· a decrease in War Veterans Allowance mainly due to a decrease in the number of clients;	(13.0)
· other health purchased services cost containment	(7.9)
· a decrease in the Veterans Independence Program due to the elimination of overlap and duplication, and focussing benefits on meeting client needs;	(4.0)
· a decrease related to budget reductions;	(2.0)
· an increase in pension benefits mainly due to inflationary adjustments;	11.0
· inflationary adjustments for Other Health Purchased Services;	4.1
· salary increases related to equalization payments;	2.5

- employee benefit plan going from 13% to 14.5%; and 2.0
- an increase due to several minor items. 0.6

B. Recent Performance

1. Highlights

Major highlights for the Veterans Affairs Program in 1994-95 and 1995-96 include:

- the implementation of Bill C-67, enacted on September 15, 1995, to transfer authority for adjudication under the *Pension Act* from the Canadian Pension Commission to the Department, and assigning the Bureau of Pensions Advocates exclusively to appeal preparation, with the Bureau joining the Department (see page 2-28);
- presentations of the Hong Kong bar to be attached to the ribbon of the Canadian Volunteer Service Medal (see page 2-50);
- the implementation on April 1, 1995, of a new five-year contract with Blue Cross of Atlantic Canada for claims administration of health care benefits which includes system enhancements to assist cost containment (see page 2-22).
- the transfer of Saskatoon Veterans Home to the Saskatoon District Health Board, effective March 1, 1996 (see page 2-25);
- the establishment of an interdepartmental secretariat for the Health Care Co-ordination Initiative (see page 2-22);
- the implementation of measures to return the War Veterans Allowance Program to its original intent (see page 2-40);
- the completion of the Benefits Redesign Project's Initiation (Concept) Phase and positioning initiatives; Preliminary Project Approval was received from Treasury Board in February 1995 to proceed with Part 1 of the Definition Phase of the project (see pages 2-59 to 2-61);
- the completion of commemoration activities under the Canada Remembers Program (see pages 2-49 and 2-50);
- the establishment in 1995 of a comprehensive transition training package for employees (see page 2-52); and

- the provision of a standard Local Area Network office support environment for all departmental offices with inter-office electronic mail and file transfer capabilities (see page 2-50).

2. Review of Financial Performance

Figure 2 presents a review of financial expenditures for the fiscal year 1994-95 by activity for the Veterans Affairs Program and the former Bureau of Pensions Advocates Program.

Figure 2: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Veterans Affairs Program			
Health Care	619,735	679,141	**(59,406)**
Pensions	1,133,036	1,169,531	**(36,495)**
Economic Support	162,099	190,278	**(28,179)**
Departmental Administration	45,178	34,096	**11,082**
	1,960,048	2,073,046	**(112,998)**
Human Resources* (FTE)	3,176	3,289	**(113)**
Bureau of Pensions Advocates Program			
Pensions	7,507	7,406	**101**
Human Resources* (FTE)	121	131	**(10)**

* See Figure 32, page 2-58, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The 1994-95 Actual Expenditures were 5.4% or $112.9 million less than the 1994-95 Main Estimates. This was due primarily to:

($millions)

- a decrease in disability pensions expenditures resulting from a lower than expected growth in pension payments and a decrease in the projected number of clients; (37.3)
- a decrease in War Veterans Allowance mainly due to a lower than expected number of clients; (25.3)

- a decrease in Veterans Independence Program expenditures due to the delivery of more effective, cost-efficient services; (15.3)

- a decrease in health purchased services mainly due to cost-containment initiatives and less than anticipated client demand; (29.9)

- a decrease in Operating Budget expenditures due to down-sizing, expenditure containment and re-profiling expenditures to the next fiscal year; (8.5)

- a re-profiling of capital contributions for contract beds and transfer payments for departmental institutions; (2.8)

- an increase due to various items including the Canada Remembers Program, the Rideau Veterans Home transfer project, costs for surplus employees related to the Kirkland Lake relocation; and severance pay and maternity benefits; and 8.1

- a decrease due to several minor items. (1.9)

C. Background

1. Introduction

The Veterans Affairs Program is one of two Programs that constitute the Veterans Affairs Portfolio. Under the authority of the *Department of Veterans Affairs Act* and related acts and regulations, the Department provides a wide range of benefits and services to eligible veterans and certain civilians as well as their dependants and survivors. In the process of delivering health care, disability pension and economic support benefits, clients are provided with the following services: information, counselling, legal advocacy, medical examinations, assessment of their health care needs, referrals, adjudication on their claims for pensions and allowances, benefit administration and payment, redress, trust management, and property contract management.

2. Mandate

The mandate of Veterans Affairs Canada (VAC) is to meet the needs of Canadians who served their country during wartime and to honour those who gave their lives in that service. The authority for this Portfolio Program is contained in the *Department of Veterans Affairs Act*, 16 other acts of Parliament, and 32 sets of regulations and Orders-in-Council.

The Veterans Independence Program, long-term care, treatment and other health-related benefits are provided under the authority of the *Veterans Health Care Regulations*.

Pension benefits include the provision of disability pensions, survivor benefits, prisoner-of-war compensation, ancillary (non-medical) and other benefits, such as Attendance Allowance, Exceptional Incapacity Allowance and Clothing Allowance. First-level adjudication is carried out under the provisions of the *Pension Act*, the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* (Parts I-X), the *Veterans Benefit Act*, the *Special Duty Area Pension Order*, the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation* and *Pension Continuation Acts*, and other related acts, orders and regulations.

Legal advocacy services are set out in Section 6-1 and 6-2 of the *Department of Veterans Affairs Act*, which authorizes the Bureau of Pensions Advocates to assist clients in the preparation of appeals and to arrange for them to be represented by a pensions advocate at reviews and appeals held under the authority of the *Veterans Review and Appeal Board Act*. The *War Veterans Allowance Act* also authorizes the Bureau to represent applicants in final appeals before the Veterans Review and Appeal Board.

Economic support benefits are authorized under the *War Veterans Allowance Act*, Parts I and XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, and the *Assistance Fund Regulations*. Commemoration, trust management, funeral and burial assistance, and veterans' insurance are among the special programs that are authorized under several acts, regulations and orders including the *Veterans Burial Regulations, 1995*, and the *Veterans Insurance Act*.

Property contracts are authorized under the *Veterans' Land Act*.

3. Program Objective

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans, their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in Figure 3 on page 2-14, the Veterans Affairs Program is divided into four activities: health care, pensions, economic support and departmental administration. The latter activity provides services to the entire Portfolio and ensures that the Program's resources are managed effectively.

Organizational Structure: The Veterans Affairs Program is delivered by Veterans Affairs Canada. It consists of a Head Office in Charlottetown, a National Capital Office located in Ottawa and a network of regional and district offices across Canada. The Department also operates a hospital in Ste.-Anne-de-Bellevue, Quebec.

The Department is managed by the Deputy Minister of Veterans Affairs Canada, who is directly assisted by the:

Assistant Deputy Minister, Veterans Services
Assistant Deputy Minister, Corporate Services
Chief Pensions Advocate, Bureau of Pensions Advocates
Director General, Portfolio Executive Services
Director General, Corporate Planning
Project Manager, Benefits Redesign Project
Director General, Communications
Senior Advisor, Harassment in the Workplace
Senior Legal Counsel
Project Manager, Health Care Co-ordination Initiative

The responsibilities of these senior managers are outlined below and in Figure 3 on page 2-14.

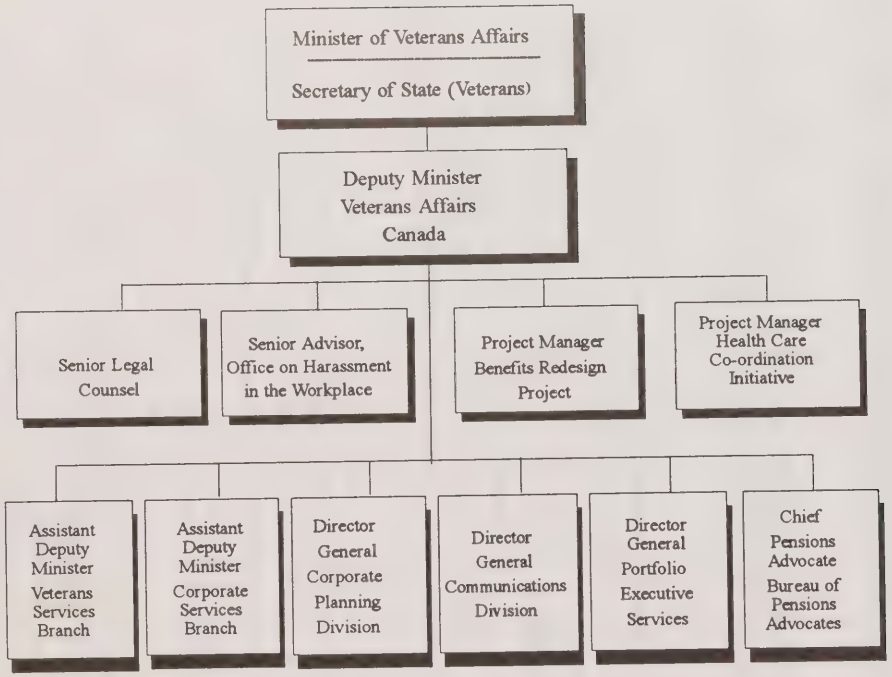
- **Deputy Minister's Office:** The Deputy Minister provides executive direction to the Veterans Affairs Program and to the Portfolio on matters having Portfolio-wide impact.

- **Veterans Service Branch:** This branch is responsible for the delivery of pension and health care benefits, and for providing social and economic support to veterans and certain civilians in all regions of Canada. Health care is provided to eligible veterans in the departmental hospital at Ste. Anne de Bellevue, Quebec, in contract hospital beds, in community beds, and in veterans' homes. Emergency and ongoing income support, social counselling and referral services are also provided. The Branch is also responsible for program development, policy and the continuing review of the programs it delivers.

  With the implementation of Pension Reform legislation, this branch is responsible for counselling clients on disability pension applications, adjudicating on disability pension claims, setting adjudicative policy and providing legal assistance to clients making an application for review or appeal to the Veterans Review and Appeal Board.

  The branch maintains functional and line authority over program operations within the health care, pensions and economic support activities. It is also responsible for negotiating with the provinces and for delivering certain other centrally managed programs including commemoration.

Figure 3: 1996-97 Resources by Organization and Activity



Activity Structure							Activity Totals ($000)	FTE
Health Care	595,775	4,908					600,683	1,986
Pensions	1,180,077	500				4,987	1,185,564	453
Economic Support	114,258	500	1,400				116,158	300
Departmental Administration		26,145*		1,450	1,400		28,995	447
Total	1,890,110	32,053*	1,400	1,450	1,400	4,987	1,931,400	3,186

* Includes the offices of the Secretary of State (Veterans), Deputy Minister, Harassment in the Workplace, Benefits Redesign Project, Health Care Co-ordination Initiative and Senior Legal Counsel.

- **Corporate Services Branch:** This branch is responsible for ensuring the effective and efficient use and protection of the Portfolio's financial, human, information, materiel and information technology resources; conducting internal audits and evaluations for all Veterans Affairs operations; administering property agreements with participating veterans and assisting veterans settled under the *Veterans' Land Act*; providing Portfolio support services, e.g. records and facilities management and videoconferencing; planning and execution of business resumption and emergency preparedness measures; processing of Access to Information requests and *Privacy Act* activities; employment equity and official languages programs; and co-ordinating locally shared services initiatives.

- **Bureau of Pensions Advocates:** The Bureau provides free legal aid to persons who seek, through the review and appeal processes with the Veterans Review and Appeal Board, to establish claims under the *Pension Act* and related statutes.

- **Portfolio Executive Services:** This division is responsible for providing executive services to the Deputy Minister, Secretary of State and the Minister. It is also responsible for ensuring policy consistency in internal and external policies, and for liaising with veterans organizations, Parliamentary committees, and central agencies. The division is also responsible for ensuring that government policy is reflected in legislation and regulations.

- **Corporate Planning Division:** This division supports the Portfolio by: carrying out long-term, strategic and operational planning; providing advice on resource management, planning methods and practices, and departmental issues; investigating options for alternative service delivery; and co-ordinating the development and implementation of Central Agency initiatives such as Quality Service and the revised Expenditure Management System. It is also responsible for providing departmental statistics and other management information, ongoing development and maintenance of the Corporate Information System as well as ongoing development of Service Standards.

- **Benefits Redesign Project:** Under the direction of a Project Manager, the Benefits Redesign Project will plan, define, develop and implement a new, integrated Client Service Delivery Network (CSDN) for the disability pensions, economic support and health care programs. Information on the project may be found on pages 2-59 to 2-61.

- **Communications Division:** This division manages Portfolio communications policies and programs, and is responsible for providing communications advice, planning and services, notably in the areas of public and media relations, public environment monitoring, media training, information services, and publishing. Portfolio library services are also included in this division.

- **Office on Harassment in the Workplace:** This office is responsible for helping Portfolio managers and employees create and maintain a workplace free from all forms of harassment. The focus is on prevention, mediation and early resolution.

- **Senior Legal Counsel:** Four Department of Justice lawyers, including the Senior Legal Advisor, provide legal advice to the Portfolio.

- **Health Care Co-ordination Initiative Secretariat:** At the request of the Treasury Board, Veterans Affairs Canada assumed the leadership of this initiative which includes nine federal departments and agencies as participants. The Secretariat is responsible to the Deputy Minister for providing support, co-ordination and project management to the interdepartmental activities undertaken as part of the Initiative.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Veterans Affairs Program is influenced by a wide range of factors which impact on its planning process and workload. These include:

Demographic Factors: As presented in the Client Profile section of the Portfolio Overview (see page 1-7), the aging of the veteran population is the most significant demographic trend affecting the Department's client base and poses the most significant external influence on the Program. While the total number of veterans is declining, the Program's workload remains relatively stable. The Program's policy direction and resource requirements in both the immediate and long term are dictated by the extensive health needs of individual veterans and this will have significant impact on the health care and pensions activities. The availability of provincial health care programs for veterans and the relatively large number of disabled veterans pose particular planning challenges for all health care systems due to the aging of the Canadian population at large.

As the average age of the Canadian veteran population approaches 80 years by the year 2000, VAC will increasingly face challenges associated with serving the needs of an older population at greater risk of losing their independence. These challenges may include serving a population with increasing chronic health problems and disability, greater prevalence of dementing illnesses, a social support network that may be weakened by reduced spousal support and issues related to special accommodation needs. These factors offer Veterans Affairs Canada a unique challenge.

The aging trend of veterans also affects the manner in which the Department communicates with its clients. In addition to designing products to meet specific client needs (e.g. larger print), traditional communication methods need to be augmented for an elderly clientele by more personal contact in the ongoing management of individual cases.

Legislation: The Department, with the Veterans Review and Appeal Board, shared the challenge of implementing Pension Reform legislation effective in September 1995. This legislation authorizes an extensive streamlining of the disability pension process and results in significant improvement in pension turnaround times and quality service to clients.

Judicial and Legal Factors: Veterans Affairs legislation is presently the subject of litigation (including Charter challenges) in a number of cases. The issues involved are major and decisions in favour of the plaintiffs would have significant financial consequence for the Government.

The Canadian Economy: Continued fiscal restraint pressures the Portfolio to lower costs and improve efficiency.

Inflation directly affects benefit expenditures because pension and allowance benefits administered by the Veterans Affairs Program are indexed.

Changing economic conditions have created pressure on all levels of government to review and change existing programs. This is particularly true in the area of health care where budgetary reductions and cost-containment initiatives at the provincial level have been introduced to combat escalating expenditures. In addition to the imposition of these general restraint measures, some provinces have also elected to exclude previously entitled groups like veterans from specific benefits such as pharmaceutical programs. To ensure that these provincial decisions have no impact on individual veterans, the Department has incurred increased program expenditure costs.

Government Initiatives and Priorities: The Department has achieved its resource reduction targets and moved aggressively to streamline its operations. Through various management initiatives, VAC will continue to monitor and evaluate the performance of its programs.

Through the Benefits Redesign Project and the Information Technology Strategy and Architecture Plan, the Department demonstrates its ongoing support and commitment to the principles outlined in the Government's *Blueprint for Renewing Government Services Using Information Technology*.

In keeping with the Government's Quality Services Initiative which increases the focus on service delivery to Canadians and seeks to measurably improve client satisfaction and the quality of accessible, affordable and responsive services provided to Canadians, the Department has published Service Standards that identify the quality of service its clients may expect to receive.

E. Program Effectiveness

Information on program effectiveness is included within the Performance Information and Resource Justification section for each program activity (see pages 2-20, 2-30, 2-40 and 2-49).

Section II
Analysis by Activity

A. Health Care

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with health and social services, including advice and information, needs assessment, referrals, and benefit administration and delivery.

2. Description

To enhance the quality and length of life for our clients, to promote independence, and to prevent or delay institutionalization, Health Care benefits and services are provided to veterans and eligible persons by the Department under the provisions of the *Veterans Health Care Regulations* (VHCR). These benefits and services consist of:

- **Health Services** - comprehensive assessment, counselling and case management, advocacy, and referral to or co-ordination with other community agencies;

- **Treatment and Other Health-related Benefits** - medical, surgical and dental examination or treatment; the issue and maintenance of prosthetic and related devices, as well as necessary home adaptations to support the use of prosthetics; supplementary benefits; treatment allowances; and other community health care benefits and services;

- **Veterans Independence Program (VIP)** services - home care, ambulatory health care, social transportation, home adaptations that allow clients to carry out activities associated with daily living, and intermediate care in a community facility. All of these services strive to improve and maintain health and independence in the home or community; and

- **Long-term Care** - care in a departmental facility (Ste. Anne's Hospital) or contract bed (intermediate or chronic care) and community-based long-term care.

3. Resource Summaries

In 1996-97, health care will account for approximately 31% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 62% of its human resources. Benefits and services to clients account for approximately 90% of health care expenditures. The operation of Ste. Anne's Hospital accounts for 53% of health care human resources.

Figure 4: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Treatment and other health-related benefits						
Medical, surgical and dental treatment and prosthetics	**176,392**		193,302		187,383	
Miscellaneous	**1,700**		1,700		1,107	
Veterans' travel	**9,104**		8,309		11,591	
Veterans Independence Program services	**161,466**		167,000		162,343	
Long-term care						
Departmental institutions	**61,034**	**1,053**	60,307	1,127	63,707	1,108
Hospital of choice and contract institutions	**125,377**		119,586		115,661	
Negotiated agreements relating to transfer of veterans' hospitals	**6,957**		20,822		31,595	
Health care program delivery	**58,653**	**933**	58,457	918	46,348	943
	600,683	**1,986**	629,483	2,045	619,735	2,051

See page 2-8 for an explanation of the other major changes between the 1995-96 and the 1996-97 Main Estimates.

Figure 5: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	FTE	$	FTE	$	FTE
Treatment and other health-related benefits						
Medical, surgical and dental treatment and prosthetics	187,383		193,645		(6,262)	
Miscellaneous	1,107		1,700		(593)	
Veterans' travel	11,591		15,113		(3,522)	
Veterans Independence Program services	162,343		177,600		(15,257)	
Long-term care						
Departmental institutions	63,707	1,108	64,686	1,153	(979)	(45)
Hospital of choice and contract institutions	115,661		132,797		(17,136)	
Negotiated agreements relating to transfer of veterans' hospitals	31,595		34,430		(2,835)	
Health care program delivery	46,348	943	59,170	974	(12,822)	(31)
	619,735	2,051	679,141	2,127	(59,406)	(76)

See pages 2-10 and 2-11 for an explanation of the major changes between the 1994-95 Main Estimates and the 1994-95 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

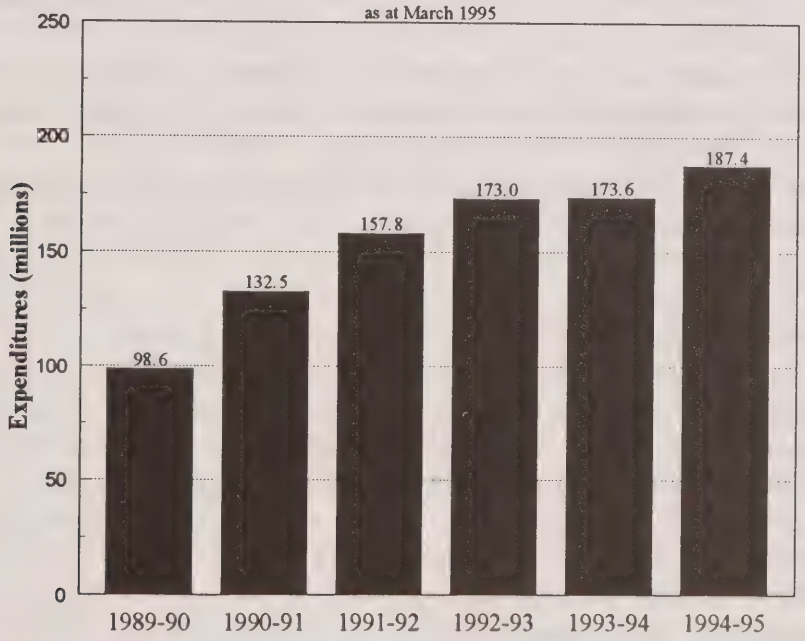
Health Services: Veterans continue to receive personalized services via three modes of service: face-to-face, telephone and mail-in. District counsellors, nurses and doctors provide eligible veterans and other qualified civilians with health care information and referrals, short-term counselling and comprehensive case management services. District office health care professionals are supported by functional specialists at the regional and national level. These services do not always result in the delivery of a health care benefit, but serve to meet the overall objective of providing a continuum of care that helps departmental clients remain healthy and independent in their communities.

Treatment and Other Health-related Benefits: Eligible veterans and other qualified civilians are entitled under the *Veterans Health Care Regulations* to medical, surgical and dental treatment benefits including aids for daily living, ambulance services, audio services, dental services, hospital services, medical supplies, oxygen therapy, prosthetics, orthotics, medical services, nursing services, prescription drugs, non-prescription drugs and other related health services.

Disability pensioners are provided with treatment benefits at departmental expense for pensionable conditions. In addition, treatment benefits may be provided to clients for non-pensioned conditions when these are not covered by a provincial health plan and the veteran is receiving services under the Veterans Independence Program or when the veteran or eligible civilian is within the income limits defined by the *War Veterans Allowance Act.*

In 1994-95, expenditures for medical, surgical and dental treatment and the provision of prosthetics amounted to $187.4 million. Figure 6 presents an overview of these treatment benefit expenditures from 1989-90 to 1994-95.

Figure 6: Expenditures for Medical, Surgical, Dental Treatment and the Provision of Prosthetics



An automated service known as the Treatment Accounts Processing System (TAPS) is used in the payment for treatment services. This service is administered by Blue Cross of Atlantic Canada, which in early 1995 was awarded a contract for the period 1995-2000. TAPS has been well received by suppliers who now invoice Blue Cross directly for veterans' health care bills, and by veterans, who can use a card to access their services and avoid out-of-pocket expenses. TAPS is available to approximately 152,000 clients nation-wide.

Health care services in all levels of government are increasingly influenced by an environment of fiscal restraint. VAC's treatment benefit expenditures are highly dependent upon the health care services each province provides under its provincial health plan. These plans vary from province to province. Generally, there is a trend for provincial cost containment and reduction, which translates into increased costs for the Department. In the past four years a number of provinces have moved to exclude veterans from provincial drug programs resulting in an annual expenditure increase to VAC of $37.9 million.

As a result of a departmental Treasury Board-directed review of health care programs in December 1992, all health care programs were examined with a view to containing or reducing costs. In order to ensure that the Department receives better value for its money and that health care expenditures meet veterans' needs, the 14 "Programs of Choice" (POCs) offered under the Treatment program were reviewed. As benefits from these 14 programs of choice are supplied by a network of some 75,000 health product suppliers nation-wide, the review was focused on getting the best price for all products purchased. Changes to ten of the programs were implemented in December 1995. These changes included the introduction of additional frequency and dollar limits to some programs, as well as changes in the pre-authorization requirements of other programs. The remaining programs are under review.

Other treatment and health-related benefit initiatives include:

- Veterans Affairs Canada is both the lead department and a participant in a Health Care Co-ordination Initiative with eight other federal departments and agencies. The aim of the initiative is to obtain a satisfactory level of health services for federal clients at the lowest possible cost through co-ordination of effort among participating organizations. A secretariat has been established and several collaborative activities among departments are underway. As a participant, Veterans Affairs Canada is now involved in pilot projects for the co-ordinated purchasing of optical supplies and services, and prescription drugs.

- The Department is in the process of revising its drug benefit list to ensure it is being administered in a cost-effective and efficient manner while still meeting the needs of eligible veteran clients with legitimate health care needs. The study will

ensure that clients have access to all essential prescription drugs and some over-the-counter drugs which are routinely provided with medical prescriptions. Through a managed health care approach, which includes a Drug Utilization Review mechanism, clients will be protected from over-utilization and misuse of medication (including risks identified through the 1993-94 medication review), while at the same time, the Department will ensure that its drug program is being administered in a cost-effective manner.

Major changes to program eligibility have been introduced as a result of the Government-wide Program Review exercise. These changes have resulted in: the exclusion of resistance clients from health care benefits; the exclusion from departmental health care programs of any new Allied veterans who do not meet the pre-war Canadian domicile requirement; as well as the elimination of certain health care programs such as compensation for temporary help, compensation for loss of earnings, and changes to veterans' travel. Implementation of these changes took place in September 1995.

In 1996-97, audits will be conducted in the following health care areas:

- Health Care Income Testing Review which will provide an assessment identifying any requirement for further study of income testing for Health Care programs, and;

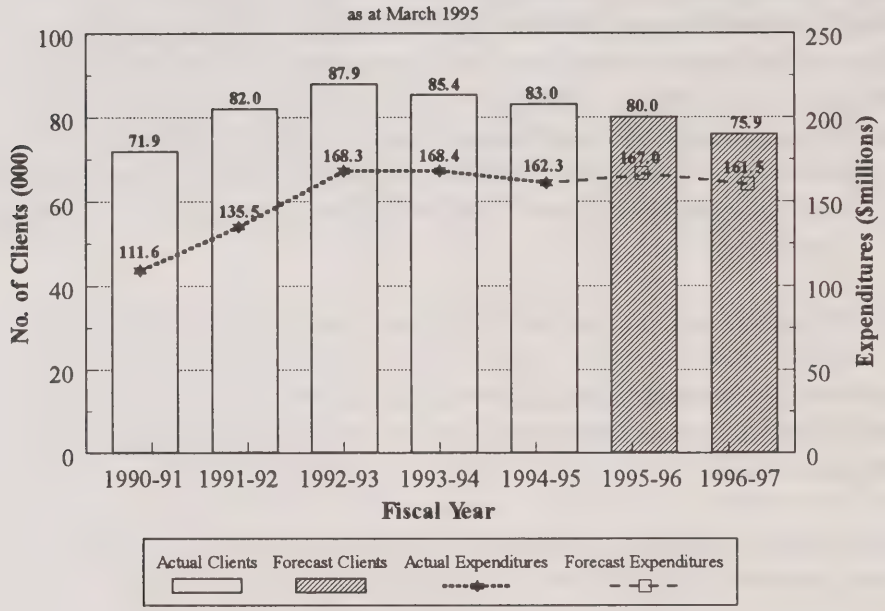
- Verification of Payments Review, which will determine whether payments are being made to eligible clients in compliance with established regulations.

Veterans Independence Program (VIP): Through VIP, the Department assists a large segment of the eligible veteran population whose independence and quality of life are at risk. VIP offers eligible veterans home care and community-based long-term care. Financial assistance may be provided where local programs do not exist or where additional services are required to meet the veteran's health needs. Care in the home includes professional health care, and assistance in areas such as the preparation of meals, housekeeping, groundskeeping, care at day centres and home adaptations to assist physically disabled veterans. Where care in community facilities is required, the Department will assist in arranging for this level of care through existing nursing homes or other appropriate facilities.

From its inception in 1981 until 1992, VIP expenditures increased as additional groups of veterans became eligible for benefits. Since April 1993, the program began to experience a decline in the number of clients. Although the demand for more services per client is increasing, a levelling of future expenditures is anticipated owing to an expected decline in the total number of clients.

As of March 31, 1995, a total of 83,000 clients were receiving VIP benefits. Program expenditures totalled $162.3 million. VIP forecasts are based on client participation rates and have been supplemented by program trend analysis to reflect increased expenditures due to provincial cost containment. Figure 7 reflects client participation and expenditures for VIP from 1990-91 to 1996-97.

Figure 7: VIP Client Participation and Expenditures



The workload volume associated with VIP for the 1992-93 to 1996-97 fiscal years is presented in Figure 8.

Figure 8: VIP Activity Summary

Activity	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Applications	5,703	6,504	5,885	7,418	13,613
Terminations	11,835	10,847	8,496	10,865	8,004
Renewals	27,021	27,181	22,840	22,940	21,008
Reassessments/ Assessments	41,008	39,820	39,521	37,353	40,028
Reviews	59,716	59,103	59,301	71,135	73,234
Amendments	16,125	16,800	20,212	19,821	25,175

Despite declining in client numbers, the demand for more services per client, associated with the increasing age of the veteran population, has resulted in VIP expenditures and workload remaining relatively strong. As in 1994-95, the majority of VIP applications in 1995-96 continue to be processed within 30 days.

Long-term Care: VAC is responsible for providing institutional care for eligible veterans and civilians in departmental, contract and community health care facilities.

- **Departmental Institutions:** In 1963, the Federal Government directed VAC to divest itself of veterans' hospitals and homes. Since 1966, the Department has either transferred to provincial jurisdiction or closed 13 hospitals and six homes. Ste. Anne's Hospital, located in Ste-Anne-de-Bellevue, Quebec, and Saskatoon Veterans Home in Saskatchewan remain the only departmental institutions. An agreement has been signed which will see Saskatoon Veterans Home transfer to the Saskatoon District Health Board in 1996. Exploratory discussions continue to assess the possibility of transferring of Ste. Anne's Hospital.

  In 1994-95, expenditures associated with the operation of Ste. Anne's Hospital amounted to approximately $61.2 million; those for Saskatoon Veterans Home, amounted to $2.5 million.

- **Long Term Care Priority Access Beds:** The Department has 3,864 available long-term contract beds (as of October 31, 1995) in those facilities that have been transferred to provincial jurisdiction and through the effective redistribution of both existing and new priority access beds. Improvements continue to be made to institutions across Canada where veterans have priority access to long-term care beds in order to facilitate the delivery of quality care which meets present long-term care standards. The Department's contributions for specific institutions as a result of the transfer of health care facilities to the provinces are shown in Figure 9 (see page 2-26).

  The new Perley and Rideau Veterans Health Centre was officially opened in December 1995, along with the Sutherland-Harris Memorial Hospital (Pictou, N.S.) and the Hugh Twomey Health Care Centre (Botwood, Nfld.). The Ste. Anne's Community Centre (Arichat, N.S.) and the O'Connell Centre (Corner Brook, Nfld) are expected to be completed within the 1995-96 fiscal year. The opening of these facilities will make 127 additional long-term care priority access beds available to veterans.

  The Long-term Care Requirements Review Initiative has been overtaken by the Government-wide Program Review exercise. In the future, in the provinces where projects have not been completed, chronic long-term care beds will be augmented only where there is an opportunity identified by the province to meet a demonstrated veteran need and when the Department can finance such initiatives from existing funds.

Figure 9: Contributions to Provinces for Hospital Transfers ($000s - current year $)

Province	Institution	Future Years	Estimates 1996-97	Forecast* 1995-96	Actual 1994-95	Previous Years	Total
Alberta	Priority access beds (various locations)	--	--	--	250	3,982	4,232
British Columbia	Priority access beds (various locations)	--	3,828	4,463	1,537	5,194	15,022
	Lodge at Broadmead	--	--	--	7,510	4,990	12,500
Newfoundland	Upgrade Veterans Pavilion in St. John's and other priority access beds (various locations)	--	--	2,071	543	3,486	6,100
Nova Scotia	Priority access beds (various locations)	--	--	1,859	1,186	1,420	4,465
Ontario	Perley Hospital	--	--	11,281	20,545	4,318	36,144
Quebec	Centre hospitalier Côte-des-Neiges (formerly Queen Mary Hospital)	--	--	472	--	14,101	14,573
P.E.I.	Priority access beds and geriatric assessment	--	--	476	24	625	1,125
Saskatchewan	Saskatoon Veterans Home	3,129	3,129	--	--	--	6,258
		3,129	6,957	20,622	31,595	38,116	100,419

* Forecast at November 30, 1995.

- **Federal-Provincial Agreements:** Since 1988, formal negotiations between the Department and the provincial ministries of health, following the approved negotiating strategy, have led to the signing of Master Agreements with the provinces of British Columbia (1990), Alberta (1992), New Brunswick (1990), Nova Scotia (1992), Newfoundland (1993) and Prince Edward Island (1994). These Master Agreements outline issues of health care and related services for veterans and address the availability, distribution and priority access to additional long-term beds for veterans. They may also include a review of existing Transfer Agreements and Operating Agreements as well as Core Program specifications.

- **Operating Agreements and the Core Program:** Health care remains a responsibility of the provinces under the *Constitution Act (1986)* and the Department strives to work with provincial authorities to meet its obligations for the care of eligible veterans, particularly in regard to institutional care. To this end, and to ensure that veterans receive those programs and services to which they are entitled and need, the Department continues to monitor the services received by clients and ensure "value for money" where it has a financial responsibility. This has been accomplished by the establishment of a Core Program of services for veterans based on need which may be identified in an Operating Agreement between the Department and the contract facility providing care to VAC clients.

- **Accommodation and Meal Rate:** Budget changes introduced in February 1990 required institutionalized veterans, except those receiving care for their pensioned conditions, to pay the lowest provincial rate for accommodation and meals that was in effect the preceding July 1st. Effective April 1, 1995, the monthly charge for accommodation and meals for institutionalized veterans was set at $703.80. There will be no change in the rate in 1996. In addition, provisions under the *Veterans Health Care Regulations* allow for certain income protection features such as the reduction of amounts paid by low income clients with dependants and the assurance of a monthly allowance for personal comforts.

- **Activation Program:** Through the Department's Activation Program, arts and crafts activities are provided to institutionalized veterans across Canada. Based on a review completed in 1993-94, the Department has already begun the process of transferring administrative responsibility for program delivery from the Canadian Red Cross Society to host facilities so that the service can become fully integrated with other recreationally based services offered by the hospitals. Transfers are now complete at all three sites in Ontario, one site in British Columbia and one site in Nova Scotia. Negotiations continue at the remaining sites with completion of the process expected by the 1997-98 fiscal year. The Department continues to fund 14 sites across Canada.

B. Pensions

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with disability pension benefits and services, including advice, information, legal advocacy, adjudication, medical examinations and benefit delivery.

2. Description

Pensions and benefits are awarded to eligible former members of the Armed Forces and the Merchant Navy, and to their dependants or survivors, for disability and death related to service. Veterans of Allied Forces who meet domicile requirements, and certain civilians who served in support of the Armed Forces may also be eligible for these benefits.

VAC adjudicates claims and sets adjudicative policy under the *Pension Act*, the *Veterans Benefit Act*, Parts I-X of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*, the *Special Duty Area Pension Order*, the *Flying Accidents Compensation Regulations* and other related legislation.

The Department prepares applications for adjudication by counselling and assisting clients, registering and tracking claims, extracting information pertinent to claims from medical and service documents and, when necessary, performing pension medical examinations.

In addition, the Department adjudicates on claims for non-medical (ancillary) benefits and Special Awards: Exceptional Incapacity Allowance, Attendance Allowance and Clothing Allowance; advises clients and their representatives of decisions; calculates and prepares accounts for payment; ensures the deposit or delivery of payments; and responds to pension inquiries.

The Bureau of Pensions Advocates (BPA) provides free legal aid to persons who seek, through the review and appeal processes of the Veterans Review and Appeal Board, to establish claims under the *Pension Act* and related statutes and orders.

3. Resource Summaries

On September 15, 1995, the provisions of Bill C-67 came into effect which resulted in the Bureau of Pensions Advocates merging with Veterans Affairs Canada and the Canadian Pension Commission (CPC) merging with the Veterans Appeal Board (VAB) to form a new agency called the Veterans Review and Appeal Board. Resources previously allocated to the CPC and the VAB have been transferred to the pensions activity of the Veterans Affairs Program and the Veterans Review and Appeal Board Program respectively.

In 1996-97, the pensions activity will account for approximately 61% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 14% of its human resources. Transfer payments to pensioners, former prisoners of war, and survivors account for approximately 98% of the total expenditures for this activity.

Figure 10: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Veterans Affairs Program						
Grants and contributions						
Benefit payments for disability/survivors pensions	**1,159,811**		1,152,487		1,113,184	
Pension program delivery	**25,753**	**453**	25,809 *	456 *	19,852	338
	1,185,564	**453**	1,178,296 *	456 *	1,133,036	338
Bureau of Pensions Advocates Program						
Pension program delivery	**0**	**0**	0	0	7,507	121
Total pension program expenditures	**1,185,564**	**453**	1,178,296 *	456 *	1,140,543	459

* Restated 1995-96 Main Estimates (see Figure 10 on page 1-12).

See page 2-8 for an explanation of the major changes between the 1995-96 and the 1996-97 Main Estimates.

Figure 11: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95					
	Actual		Main Estimates		**Change**	
	$	FTE	$	FTE	**$**	**FTE**
Grants and contributions						
Benefit payments for disability/survivors pensions	1,109,371		1,146,401		**(37,030)**	
Burial grants	3,813		4,216		**(403)**	
Pension program delivery	19,852	338	18,914	349	**938**	**(11)**
	1,133,036	338	1,169,531	349	**(36,495)**	**(11)**

See pages 2-10 and 2-11 for the financial performance of the former Bureau of Pensions Advocates Program and for an explanation of the major changes between the 1994-95 Main Estimates and the 1994-95 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

Since 1991, the Program has experienced a small but steady decrease in the total number of clients due to increased mortality. At the same time, a modest increase in expenditures has taken place, principally the result of higher pension assessments and allowances being awarded to an aging clientele and benefits adjusted to reflect increases in the Consumer Price Index.

Types of Benefits:

In the 1996-97 fiscal year, 147,372 recipients will receive pension benefits totalling $1,159.8 million. Benefits were increased by 1.8% on January 1, 1996 to reflect changes in the Consumer Price Index. Figure 12 presents a five-year overview of benefit recipients by type of benefit received. A brief description of pension benefits and their eligibility requirements follows.

Figure 12: Recipients by Type of Benefit Received

	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Disability pensioners	87,617	89,332	91,724	92,186	92,979
Former POWs receiving POW compensation only	1,612	1,725	1,838	1,966	2,086
Survivors	57,813	56,858	56,213	55,626	54,805
Gallantry only	330	350	368	393	412
Total	147,372	148,265	150,143	150,171	150,282

Disability Pensions: Under the *Pension Act*, pensions may be paid to former members of the Armed Forces (and, in certain cases, present members) who are suffering a disability due to an injury or a disease, or the aggravation of an injury or disease, that was incurred during military service in wartime, or that arose out of, or was directly attributable to, military service in peacetime. Parts I to X of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* provide for similar disability benefits to Merchant Navy veterans and certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces. Other enactments, such as the *Veterans Benefit Act* and the *Special Duty Area Pension Order*, provide the same or similar benefits to veterans of the Korean War and peacekeeping missions.

Pensions are based on the extent or assessment of the individual's disability. A disability can be assessed from 0% to 100%, depending on the medical condition and its severity. Monthly pensions are paid for a disability or a combination of disabilities that are assessed at a total of 5% or higher. A single lump-sum payment is made for disabilities assessed from 1% to 4%. Pensioners with certain conditions are examined

periodically by medical practitioners to verify the extent of their disability. If it isdetermined that a condition has deteriorated, the assessment of the pensioned condition may be increased accordingly. Disability pensioners may be awarded additional benefits for their dependant spouse and/or children.

The number of disability pensioners is expected to decrease to 87,617 in 1996-97. This represents a 5.8% decrease between 1992-93 and 1996-97.

Survivor Pensions: The surviving spouse and children (within certain age limits) of a deceased veteran are eligible for pension benefits if the veteran's death was attributable to military service, or if the veteran was, or should have been, receiving a disability pension at the time of death. If the veteran's death was due to military service, a full pension is awarded to the surviving spouse.

If the veteran was receiving a disability pension at the time of death, the Act provides to the surviving spouse, for a period of one year, whatever amount of monthly disability pension, additional pension for spouse, Attendance Allowance and Exceptional Incapacity Allowance the disability pensioner was receiving at the time of death. At the end of one year, these survivor benefits are converted to either a full pension (if the pensioner was receiving a disability pension of 48% or more at the time of death) or a proportionate pension (if the pensioner was receiving a disability pension assessed from 5% to 47% at the time of death). The proportionate pension is equivalent to half the disability pension being paid at the time of death. Widows and widowers continue to receive survivor benefits if they remarry.

It is anticipated that the number of survivors receiving benefits will be 5.5% higher in 1996-97 than in 1992-93. Primarily, this increase results from the fact that, increasingly, disability pensions are being replaced by survivor benefits.

Prisoner-of-War Compensation: Veterans and certain civilians who were prisoners of war for 89 days or more, who evaded capture by the enemy or who were escapees from a prisoner-of-war camp for 89 days or more, may be entitled to compensation under Part III.1 of the *Pension Act.*

As of March 31, 1995, a total of 5,476 former prisoners of war were in receipt of compensation. Over half of these recipients (66%) also received disability pension benefits. As indicated in Figure 12 on page 2-30, the number of recipients receiving prisoner-of-war compensation only is expected to decline by 22.7% between 1992-93 and 1996-97.

Gallantry Awards Order: To qualify for an annuity or gratuity under this order the applicant must have received an award for gallantry while serving with the Canadian Forces since the beginning of World War II. Eligibility for some annuities also requires being in receipt of a disability pension, War Veterans Allowance or a superannuation pension from the Department of National Defence. Veterans who received awards for gallantry during World War I must apply to the British

Government for an annuity. As of March 31, 1995, a total of 1,152 veterans were in receipt of such benefits; 368 (32%) received a gallantry award only and 784 (68%) also received a disability pension.

Special Awards: As of March 31, 1995, 16,888 pension recipients received Attendance, Clothing or Exceptional Incapacity Allowances. This is an increase of approximately 4.1% over 1993-94 and 7.4% over 1992-93 and is indicative of the fact that as pensioners age, their need for these special allowances increases.

Flying Accidents Compensation Regulations: Under these Regulations, employees of the Public Service of Canada may be awarded compensation for disability or death resulting from non-scheduled air flights undertaken in the course of duty.

Types of Service: Disability, former prisoner-of-war and survivor benefits are classified according to the theatre of service to which the death or disability can be attributed. Figure 13 shows the distribution of pension recipients by type of service.

Figure 13: Distribution of Pension Recipients by Service Type

	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
First World War	1.7%	2.0%	2.6%	3.0%	3.6%
Second World War	79.6%	80.3%	80.5%	81.2%	81.3%
Korean War	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Regular Force	16.7%	15.7%	14.9%	13.8%	13.1%

Benefits Paid: Pension awards vary according to the extent of the disability. Pensioned disabilities are assessed from 0% to 100% according to a Table of Disabilities. The basic rate of pension, on which all pension awards are based, is adjusted on January 1 each year to compensate for the change in the cost of living.

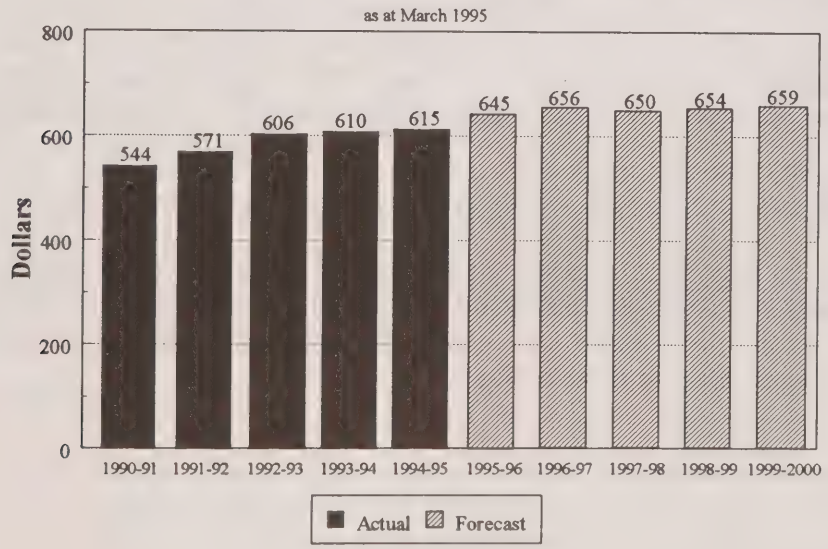
Disability pensioners receive additional benefits for their spouses and eligible children. In 1994-95, additional benefits were paid on behalf of 74,078 spouses and children. The basic and additional pensions payable, over the past five years, to a pensioner with a disability assessed at 98% or higher are shown in Figure 14 on page 2-33.

Figure 14: Scale of Monthly Pension Benefits (Effective Annually January 1)

	1996	1995	1994	1993	1992
Basic pension	$1,659.31	$1,629.97	$1,621.86	$1,591.62	$1,563.48
Additional pension for spouse (equal to 25% of the basic pension)	414.83	407.49	405.47	397.91	390.87
Additional pension for children					
First child (equal to 13% of the basic pension)	215.71	211.90	210.84	206.91	203.25
Second child (equal to 9.5% of the basic pension)	157.63	154.84	154.08	151.20	148.53
Each additional child (equal to 7.5% of the basic pension)	124.45	122.25	121.64	119.37	117.26

Figure 15 shows actual and forecast average monthly benefits (in current dollars) over the 10-year period, 1990-91 to 1999-2000. Although the average monthly benefit increases at a constant rate, it is influenced by several factors, e.g. crossover from disability pension to survivor benefits; the increased number of survivor benefits resulting from the reinstatement of remarried widows/widowers, most of whom (about 81%) are receiving full survivor benefits; the increase in the number of pensioners' medical conditions and in their assessment rates; and the increase in the number of pensioners receiving special awards for attendance, clothing or exceptional incapacity.

Figure 15: Average Monthly Pension Benefits



Service to Pensioners: With the enactment of Bill C-67 and the resulting changes in responsibilities as well as to work processes (effective September 15, 1995), reporting on the pension workload volumes for the Department has also changed. Figure 16 presents the actual pension workload volumes for the fiscal years 1991-92 to 1995-96 (up to September 14, 1995).

Figure 16: Pension Workload Volumes (Prior to September 15, 1995)

Activity	Actual 1995-96 (to Sept. 14/95)	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Veterans Affairs Program				
Medical précis	1,695	6,186	10,629	10,907
Medical opinions	4,280	17,593	19,965	21,933
Medical examinations	3,876	9,287	11,393	13,893
Statements of case	3,554	8,552	9,786	9,546
Ancillary benefits*	11,402	18,586	22,010	35,319
Promulgations	13,101	34,116	36,022	39,972
Correspondence	1,447	3,320	3,580	2,990
Payments issued	879,052	1,755,292	1,758,328	1,764,291
Payment account transactions	120,265	111,309	102,694	116,522
Canadian Pension Commission Program				
First decisions**	3,997	12,257	13,299	12,963
Ancillary benefits decisions*	648	1,361	1,896	2,877
Assessment awards	2,926	7,441	8,697	11,373
Bureau of Pensions Advocates Program				
First level	4,543	10,690	11,972	14,517
CPC hearings	3,454	8,579	7,898	7,321
Appeals to VAB	978	1,862	1,742	2,338

* See Ancillary Benefits, page 2-36.
** First decisions include both disability pensions and special awards.

Figure 17 on page 2-35 presents the forecasts for the pension workload volumes for the remainder of 1995-96 and 1996-97. Additional information on the pension workload, including definitions, explanation of process changes and comments on workload changes, follows these tables.

Figure 17: Forecasts of Pension Workload Volumes, Veterans Affairs Program (After September 15, 1995)

	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96 (Sept. 15/95 to Mar. 31/96)
Claims received:		
First awards	8,600	5,000
Special awards	3,000	2,800
Departmental reviews	960	520
Claims adjudicated:		
First awards	10,000	3,200
Special awards	3,000	2,800
Departmental reviews	960	400
Medical examinations	7,800	4,900
Payments issued	1,735,000	856,000
Payment account transactions	114,000	57,000
Correspondence	4,000	1,500
Ancillary benefits	17,500	7,100
Legal advocacy (Reviews)	7,000	3,046
Legal advocacy (Appeals)	2,200	1,122

Medical Précis:

- Pre-pension reform: A medical précis is a summary of the medical information pertaining to the medical condition(s) for which the pension application has been made; it was done by Departmental staff in support of the adjudication of a claim by the CPC. There was a drop in the number of précis prepared during the first 5½ months of the 1995-96 fiscal year because medical précis writers were being trained during this time to take over the responsibility of adjudicating on first applications.

- Post-pension reform: With the implementation of Bill C-67 on September 15, 1995, the précis will no longer be a separate document but will be integrated into the Departmental first-level decision document. Consequently, it will no longer be reported as a separate activity.

Medical Opinions:

- Pre-pension reform: Head Office medical advisors, specialists in pension medicine, provided medical opinions on whether or not claimed conditions were related to service. The number of medical opinions completed decreased by 11.9% from 1993-94 to 1994-95. The number of medical opinions completed dropped significantly during the first 5½ months of 1995-96 due to preparation for the implementation of Bill C-67.

- Post-pension reform: As part of the pension reform changes, formal medical opinions will no longer be reported.

· **Medical Examinations:** The extent of a pensioner's disability is assessed based on medical examination reports received from district offices. The number of examinations completed in 1994-95 decreased by 18.5% over 1993-94. This was achieved in 1993-94 since medical examination reports submitted with applications for combined entitlement/assessment decisions partially eliminated the requirement to conduct examinations after pension entitlement was awarded. As well, fewer routine medical examinations of existing clients were conducted by district offices.

· **Statements of Case:**

- Pre-pension reform: Statements of case were prepared in support of appeals to Entitlement Boards and Assessment Hearings of the CPC and to the Veterans Appeal Board. These statements of case were prepared by staff of the Department and of the Bureau of Pensions Advocates.

- Post-pension reform: As of September 15, 1995, all statements of case will be prepared by staff of the Veterans Review and Appeal Board.

· **Ancillary Benefits Decisions:** These are decisions on non-medical claims such as prisoner-of-war compensation, additional pension for spouse, dependent children, and survivor benefits. For the past two years, these decisions have been counted by client file, instead of by individual work action. It is mainly for this reason that in 1994-95, the number of ancillary benefits claims decreased by 47% over 1992-93. Prior to pension reform, the Department made recommendations on complex cases to the CPC, who rendered the decisions while the department processed the straight-forward cases. The Department is now rendering all ancillary benefits decisions.

Promulgations:

- Pre-pension reform: Promulgation (i.e. notification to affected parties) of decisions rendered decreased by 5.3% between 1993-94 and 1994-95. Favourable and unfavourable decisions for First Awards and Special Awards were promulgated at the adjudication checkpoint; other promulgations were done before or during payment.

- Post-pension reform: With the implementation of Bill C-67 on September 15, 1995, promulgations of decisions will be integrated into the Departmental first-level decision activity. Consequently, it will no longer be reported as a separate activity.

· **Correspondence:** The volume of correspondence decreased by 7.3% from 1993-94 to 1994-95.

- **Payment Activity:** Approximately 1.75 million payments are issued to pensioners each year. There has been only a slight decline in the number of payments issued throughout the four-year period. There was an 8.4% increase in payment account transactions between 1993-94 and 1994-95. There is a significant increase in the number of payment account transactions during the first 5½ months of 1995-96. This is primarily due to a special database clean-up project that was undertaken in the summer of 1995, which resulted in approximately 63,000 payment account transactions being completed.

  Effective September 15, 1995, the tracking system will no longer include the following payment account transaction types: change of address, direct deposit and special projects. Consequently, future counts of payment account transactions will be taken from a payment control system.

- **Adjudication:** Responsibility for adjudication on disability pensions was transferred from the former Canadian Pension Commission effective September 15, 1995. The Department now renders all first-level decisions, including the following:

  - **First Awards:** A first application for pension benefits made to the Department.

  - **Departmental Reviews:** The Department may review its decision based on new evidence or an error of fact or law.

  - **Assessment Awards:** Medical decisions regarding the assessment of pensioners' disabilities. Prior to pension reform, this activity was reported under the CPC Program. With the streamlining measures introduced by Bill C-67, they are now included in the adjudication process and will therefore no longer be reported as a separate activity.

- **Legal Advocacy Services:** The Bureau of Pensions Advocates (BPA) provides professional legal services to persons wishing to appeal decisions made by VAC regarding disability pensions and allowances to a Review or Appeal Panel of the Veterans Review and Appeal Board (VRAB). The Bureau represents appellants in appearances before the Panels and provides counselling services where no appeal is considered advisable.

  Services of the Bureau are free; however, clients may alternatively be represented, also free of charge, by a service officer from an accredited veterans organization, or employ a private lawyer at their own expense.

  BPA workload volumes from 1992-93 to September 14, 1995, may be found in Figure 16 on page 2-34. Workload volume forecasts for the remainder of 1995-96 and for 1996-97 may be found in Figure 17 on page 2-35.

C. Economic Support

1. Objective

To provide veterans and other eligible persons with economic support, including advice and information, benefit delivery, advocacy and redress.

2. Description

The economic support activity provides financial assistance and services to veterans, certain civilians and their dependants who meet eligibility requirements for a number of programs administered by the Department.

Payment of benefits under the War Veterans Allowance (WVA) Program is the principal economic support activity. The WVA Program ensures that, in recognition of war service, eligible persons receive a guaranteed level of income to meet basic needs.

Other economic support activities include emergency financial aid provided under the Assistance Fund Program, the administration of health care and supplementary benefits to all Canadian disability pensioners residing outside Canada, the management of veterans' estates, veterans' trusts and administered accounts, provision of veterans' insurance, grants to organizations providing specialized veterans' services, as well as funeral and burial assistance.

In carrying out its obligations to commemorate Canada's war dead and those who served Canada during other periods of conflict, VAC is responsible for veterans' grave maintenance and cemetery restoration as well as the management and policy direction of 13 battlefield memorial parks in France and Belgium. The Department also supports work carried out by the Commonwealth War Graves Commission and the United Nations Memorial Cemetery in Korea.

3. Resource Summaries

In 1996-97, the economic support activity will account for approximately 6% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 9% of its human resources. Benefits and services to clients account for approximately 87% of the total expenditures shown in Figure 18, primarily in the form of grants for payment of allowance benefits.

Figure 18: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	**$**	FTE	**$**	FTE
Benefit payments						
Economic benefits through War Veterans Allowance	**62,679**		103,000		107,414	
Last Post Fund	**16,226**		16,142		21,048	
Other grants	**10,506**		9,767		8,744	
Burial assistance	**11,401**		7,045		5,161	
Economic benefits program delivery	**15,346**	**300**	16,753	317	19,732	326
	116,158	**300**	152,707	317	162,099	326

See page 2-8 for an explanation of the major changes between the 1995-96 and the 1996-97 Main Estimates.

Figure 19: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95					
	Actual		Main Estimates		**Change**	
	$	FTE	$	FTE	**$**	**FTE**
Benefit payments						
Economic benefits through War Veterans Allowance	107,414		132,712		**(25,298)**	
Last Post Fund	21,048		21,622		**(574)**	
Other grants	8,744		9,767		**(1,023)**	
Burial assistance	5,161		8,143		**(2,982)**	
Economic benefits program delivery	19,732	326	18,034	337	**1,698**	**(11)**
	162,099	326	190,278	337	**(28,179)**	**(11)**

See pages 2-10 and 2-11 for an explanation of major changes between the 1994-95 Main Estimates and the 1994-95 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

War Veterans Allowance (WVA) Program: WVA benefits are payable to those who qualify as veterans of Canadian, Commonwealth and Allied forces; as Merchant Navy veterans; or as eligible civilians who served in close support of the Armed Forces during wartime. To qualify, a person must have the required war service and also meet age, residency and income requirements as stipulated by governing legislation in the *War Veterans Allowance Act* and Parts I and XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*. Widows, widowers and orphans may also qualify under this legislation for the allowance by virtue of their deceased spouse's or parent's service.

Historically, the WVA Program client workload was relatively stable. Commencing in 1986-87, however, the program began to experience a consistent drop in the number of veteran clients to whom it was providing financial assistance. This is directly attributable to the aging of the veteran population. As the majority of war veterans are now aged 65 or older, they are eligible for benefits under the *Old Age Security Act*, the Canada and Quebec Pension Plans, or similar programs originating in other countries and their need for income support from the WVA Program has been reduced or eliminated. For this reason, along with the mortality factor, the client composition will continue to shift towards survivors.

As part of the Government-wide Program Review exercise, the War Veterans Allowance Program was returned to its original intent through the termination of entitlement to WVA and all other veteran benefits for resistance clients effective September 1, 1995, and by limiting future eligibility for Allied veterans to those who were domiciled in Canada at the time of their enlistment. However, Allied veterans with post-war residence, including their survivors, who were in receipt of VAC benefits on or before February 27, 1995, retain their benefits.

As of March 31, 1995, 31,484 clients were in receipt of WVA and expenditures totalled $107.4 million. Figure 20 provides actual and forecast recipient numbers and associated expenditures for the 1992-93 to 1996-97 fiscal years.

Figure 20: WVA Recipients and Expenditures

	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Recipients	27,851	28,714	31,484	34,608	37,943
Total ($millions)	62.7	80.0	107.4	129.8	154.7

Under the WVA Program, benefits are paid monthly at either a single or married rate; there is a special rate for orphans. Also, an additional allowance is payable for each dependent child. Figure 21 reflects the maximum monthly allowance rates for

the past five years which were in effect in January of each year. Rates are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index. In cases where there is a decrease in the Consumer Price Index, legislation protects against a decrease in allowance rates and the rates remain the same as they were in the previous quarter.

Figure 21: WVA Monthly Rates (Effective Annually January 1)

(dollars)	1996	1995	1994	1993	1992
Married	1,432.67	1,407.22	1,400.22	1,375.30	1,357.57
Single/Surviving spouse	943.60	926.83	922.22	905.81	894.13
Orphan	505.64	496.65	494.18	485.39	479.13
Additional child	168.75	165.75	164.93	162.00	159.92

Figure 22 identifies the workload associated with the WVA Program. Despite the declining number of recipients, the workload of the WVA Program remains relatively constant due to the number of clients establishing financial eligibility in order to qualify for health care benefits. For example, some new applicants or existing allowance recipients might meet the service eligibility requirements of the WVA Program but will not be granted allowance payments because they, or their spouse, are receiving Old Age Security benefits. Commonly known as "near recipients", these veterans and qualified civilians are nonetheless eligible to receive health care benefits such as those provided under the Veterans Independence Program. The income status of all near recipients must be reviewed annually to ensure ongoing eligibility for health care benefits. A drop in the number of recipients is expected due to the budget measures affecting the eligibility of resistance members and Allied veterans. Since 1991-92, a significant increase occurred in the number of allowance reconsiderations. This increase may be attributed to constantly changing client circumstances that affect the level of benefits payable.

Figure 22: WVA Workload Volumes

Activity	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
WVA					
Applications	6,043	6,388	7,500	6,673	9,362*
Reconsiderations	35,286	37,266	37,638	47,461	42,376
Renewals	10,105	10,390	12,417	11,627	13,976

* amended

Assistance Fund: Emergency financial aid is provided to eligible WVA recipients under the Assistance Fund. The Fund provides grants up to a total of $500 per calendar year whenever an emergency arises affecting conditions of shelter, clothing and health, or related to the repair or replacement of appliances and furnishings. The workload volumes associated with the Assistance Fund are shown in Figure 23.

Figure 23: Assistance Fund - Workload Volumes

Activity	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Assistance Fund Applications	3,461	3,985	4,447	4,779	5,697

Trusts and Estates: The *Guardianship of Veterans' Property Regulations* provide authority for the Department to accept and administer property and money bequeathed or donated for the benefit of eligible persons in distress. Eligibility for assistance is subject to a variety of criteria imposed by the donors such as residency, the period and branch of service and the purpose for which the money will be used. These trusts respond to needs which are over and above those met by the Department. Numerous trusts have been established over the years. As of March 31, 1995, there were 27 trust funds totalling $2.03 million. Of these, three trust funds (totalling $1.07 million) were administered by the Canadian Pension Commission until September 14, 1995. These have now been transferred to the Department.

VAC also administers estates on behalf of veterans after their death and, where appropriate, refers such estates to appropriate legal authorities when the Department cannot perform the function of administration. As of March 31, 1995, there were 132 estate funds totalling approximately $1.1 million. VAC ensures that dependants of deceased veterans receive eligible benefits within the estate's provisions.

Grants-in-aid and Other Assistance: Financial assistance is provided to organizations to sustain the availability of specialized services (e.g. for deaf or paraplegic veterans) to departmental clients. Veterans are able to access the services and benefits of these organizations and are provided with assistance in coping with a disability. Letters of understanding are signed with these organizations formally outlining the services and benefits to be provided. In 1994-95, this amounted to $44,200.

Veterans Insurance: *The Returned Soldiers' Insurance Act* and the *Veterans Insurance Act* were specifically designed to help war veterans obtain insurance protection for their families. Upon returning from war, a large number of veterans were unable to obtain insurance from commercial private insurance companies at reasonable rates. Veterans insurance was made available to all veterans, their survivors and certain civilians. The rates set were comparable with those of the private sector.

Today, veterans insurance is a wholly client-funded life insurance program, limited to cash surrender, payment of benefits after death and transfer of beneficiaries. The Returned Soldiers' Insurance Program (for World War I veterans) was closed to further applications in 1933. The Veterans Insurance Program (for World War II veterans) was closed to applications in 1968. As of March 31, 1995, there were 6,753 policies still in force under these two plans, representing a total face value of $20,743,772.

During 1994-95, there were nine death claims on Returned Soldiers' Insurance policies, with a total face value of $21,000. There were 101 policies still in force as of March 31, 1995, with a total face value of $212,364.

Figure 24: Returned Soldiers' Insurance Fund - Statement of Credit Balance as of March 31, 1995

Credit balance on March 31, 1994			$ 379,912.93
Initial payments (death claims)	$ 32,500.00		
Annuities	4,939.00		
Disability benefit payments	----------		
Cash surrender values	----------		
Payment Section 10 (*RSI Act*)	----------		
Excess premiums refunded	----------	$ 37,439.00	
Premiums received	----------		
Actuarial adjustment	13,372.00	13,372.00	50,811.00
Credit balance on March 31, 1995			$ 329,101.93

During this same period, there were 407 death claims for Veterans Insurance policies, with a total face value of $3,161,347. Although the number of policies being surrendered has decreased, 42 policies were surrendered in 1994-95 with a total face value of $116,924. There were 6,652 policies still in force as of March 31, 1995 with a total face value of $20,531,408.

Figure 25: Veterans Insurance Fund - Statement of Credit Balance as of March 31, 1995

Credit balance on March 31, 1994			$ 17,372,547.75
Initial payments (death claims)	1,304,656.68		
Annuities	32,597.72		
Cash surrender values	93,371.00		
Excess premiums refunded	719.47	$ 1,431,344.87	
Premiums received	72,400.15		
Actuarial adjustment	309,693.00	382,093.15	1,049,251.72
Credit balance on March 31, 1995			$ 16,323,296.03

Commemoration: In support of the Department's mission to recognize the sacrifice and achievements of Canadian veterans and to keep their memory alive for all Canadians, VAC is responsible for carrying out the following commemorative activities:

- **Vetcraft:** The Government of Canada made provisions for the rehabilitation of returning veterans disabled by war. In 1919, the Department set up a number of sheltered workshops where veterans could work within their capacity. As entry into the regular workforce is now no longer a goal for the majority of veterans, Vetcraft is deemed to have met the purpose for which it was originally established. During 1995-96, VAC worked closely with the Legion to ensure the continuous supply of products through to November 11, 1995. VAC paid particular attention to the sensitive treatment of staff by encouraging the Legion's new supplier to hire Vetcraft staff who could work in the new environment and by obtaining special benefits packages for those otherwise affected.

  Consequently, the two remaining workshops located in Montréal and Toronto were closed effective December 31, 1995. In future years, the Royal Canadian Legion will obtain its commemorative products through private sources.

- **Funerals and Burials, Grave Markers:** Funeral and burial benefits and a military style grave marker are available from VAC (either as a matter of right or if assets are insufficient).

  Following the determination of eligibility through a departmentally administered means test of their estate, full or partial funeral and burial assistance as well as provision of a grave marker may be provided to War Veterans Allowance recipients, near-recipients, disability pensioners or veterans who die while receiving treatment from the Department for a non-pensioned condition.

Assistance is available as a matter of right to the following: veterans who die while being treated for a pensioned condition; veterans whose death is related to military service; or veterans who died, or are deemed to have died, from a condition related to military service. In these cases burial assistance, up to the maximum permitted under the legislation, plus a grave marker, are provided and no means test is conducted.

To be eligible for assistance, an application for benefits from the family or next-of-kin of the deceased must be received by the Department within 12 months following the date of death of the veteran.

The Last Post Fund Corporation, a non-profit organization that works with VAC, will also provide funeral and burial benefits and a military style grave marker to qualified applicants. Canadian veterans who served for Canada in wartime, certain civilians and specific Allied veterans may receive assistance if they die with insufficient assets in their estates, as determined by the Fund, to provide for a dignified funeral and burial and the erection of a grave marker. As with the departmental program, an application for benefits must be received within one year following the death of the veteran.

Veterans' spouses are not eligible for burial benefits under either program.

In 1994-95, total expenditures associated with 8,752 funerals and burials and approximately 5,105 grave markers amounted to $26.2 million.

The departmental workload volume associated with funeral and burial applications processed by VAC for the 1992-93 to 1996-97 fiscal years is presented in Figure 26. These figures do not include the work processed by the Last Post Fund.

Figure 26: Departmental Funeral and Burial Workload Volumes

Activity	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95	Actual 1993-94	Actual 1992-93
Funeral and Burial Applications	3,014	3,409	2,471	2,572	3,343

As a result of the Government-wide Program Review and a 1993 audit and evaluation study, a number of cost-containment measures, which were confirmed in the Budget tabled by the Minister of Finance on February 27, 1995, resulted in changes to the *Veterans Burial Regulations* and the *Last Post Fund Regulations*. Cost-containment measures include the assessment of spousal assets, the reduction of spousal and dependent-child estate exemptions, and the establishment of a limit on burial costs. These programs will continue to provide eligible persons in financial need with a dignified burial while allowing due consideration for the financial well-being of the surviving family.

The two departmental funeral and burial programs, one administered under the *Pension Act* and the other under the *Veterans Burial Regulations*, were consolidated in 1995-96 under the *Veterans Burial Regulations*. Greater administrative efficiency and a simplification of the application process was achieved by this change.

VAC worked closely with the Last Post Fund throughout 1995-96 to assist the Fund in the development of a management framework and improved administrative practices that would respond quickly to changing needs. The Department assisted the Fund in making improvements to its information technology and in other areas that resulted in improved service to clients.

- **Grave Maintenance and Cemetery Restoration:** VAC is responsible for the maintenance of graves and grave markers of former members of the Armed Forces who, because of their military service, were buried at the expense of Canada or whose grave markers were erected at the expense of Canada. There are over 200,000 graves in Canada for which VAC is responsible. These graves are widely distributed. There are two departmental cemeteries (Fort Massey in Halifax and Esquimault in Victoria), 32 large veterans' plots, as well as many single graves scattered throughout thousands of private cemeteries in Canada.

  Repairs or replacement of individual grave markers or cemetery restorations totalling less than $5,000 fall under the Veterans Grave Maintenance Program. Major grave maintenance or cemetery restoration projects in excess of $5,000 are the subject of negotiated agreements between VAC, provincial and municipal governments and cemetery officials.

  In 1994-95, restoration work was started at St. Joseph's Cemetery, in Saint John, New Brunswick, and in Ontario at Prospect Cemetery, Toronto. Also, restoration work was completed at Mapleleaf Cemetery (Chatham, Ontario), Lakeview Cemetery (Sarnia), Sudbury Cemetery (Sudbury), and Northway Cemetery (Sioux Lookout). Work continued at Brookside (Winnipeg) and Woodlawn (Saskatoon).

  In 1995-96, restoration work was completed at Prospect Cemetery (Toronto), Brookside Cemetery (Winnipeg), and Woodlawn Cemetery (Saskatoon). Work was started in the older part of St. Charles cemetery (Québec City), Windsor Grove Cemetery (Windsor, Nova Scotia), Notre Dame Cemetery (Ottawa), St. John's Norway Cemetery (Toronto), Sanctuary Cemetery (Etobicoke), and in Manitoba at Hillcrest Cemetery (Weyburn).

- **Battlefield Memorials:** The Department is responsible for the operation and maintenance of two memorial parks and 11 smaller battlefield memorials in France and Belgium. These memorials were erected to pay tribute to the sacrifices made by approximately 65,000 fallen Canadian war veterans. Responsibility for the maintenance of the 13 Canadian battlefield memorials and parks was transferred from National Defence to VAC in 1951.

- **Commonwealth War Graves:** Canada and five other Commonwealth countries (Australia, Britain, India, New Zealand and South Africa) contribute annually to the work of the Commonwealth War Graves Commission. This Commission, established in 1917, is responsible for marking and maintaining the graves of members of the Commonwealth Forces who died in the two World Wars, for building memorials to the dead whose graves are unknown, as well as keeping records and registers of those buried. The cost is shared by each country in proportion to the number of its war graves. The Commission operates in 147 countries around the world. The Canadian war dead, numbering 110,000, are buried and commemorated in 75 of these countries.

- **United Nations Memorial Cemetery in Korea:** The Department was mandated by a 1974 letter of agreement with the Department of Foreign Affairs and International Trade (formerly External Affairs and International Trade Canada) to assume responsibility for Canada's share of expenses for the maintenance of war graves in South Korea.

During 1995-96 and 1996-97, the Audit and Evaluation Division will review all commemoration activities. The review will determine the relevance, success and cost-effectiveness of the current commemoration programs and their organization for delivery, and will provide advice on the appropriate objectives, roles, organization and resources for commemoration activities after Canada Remembers.

A significant amount of commemorative activity has been focused on the Canada Remembers Program which is described on pages 2-49 and 2-50.

D. Departmental Administration

1. Objective

To provide executive direction and services to the Veterans Affairs Program as well as property contract management under the terms of the *Veterans' Land Act* and Regulations.

2. Description

The departmental administration activity encompasses the offices of the Secretary of State (Veterans) and the Deputy Minister, the managerial support functions of finance, human resources, management services, information technology, property management of departmental facilities, departmental planning, legislation and regulation, program evaluation, executive secretariat services, communications, commemoration, the Office on Harassment in the Workplace, audit services, security services, fund accounting and estate services with respect to property contract management, the co-ordination of access to information and privacy, and legal services.

3. Resource Summaries

Expenditures for the departmental administration activity will account for approximately 1.5% of the expenditures of the Veterans Affairs Program and 14% of its human resources in 1996-97. Of these expenditures, about 76% will go to salaries and wages.

Figure 27: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**		Estimates 1995-96		Actual 1994-95	
	$	**FTE**	$	FTE	$	FTE
Departmental Administration	**28,995**	**447**	29,569	457	45,178	461

See page 2-8 for an explanation of the major changes between the 1995-96 and the 1996-97 Estimates.

Figure 28: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	FTE	$	FTE	$	FTE
Departmental Administration	45,178	461	34,096	476	**11,082**	**(15)**

See pages 2-10 and 2-11 for an explanation of the major changes between the 1994-95 Main Estimates and the 1994-95 Actuals.

4. Performance Information and Resource Justification

Canada Remembers Program: This national and international program was initiated in 1993 to commemorate the 50th anniversary of events that led to the end of the Second World War. The mandate of the Program officially ended on December 31, 1995.

In 1995-96, activities included pilgrimages to the Netherlands to mark the 50th anniversary of that country's liberation and VE-Day. A pilgrimage to the Far East marking the 50th anniversary of the end of the Pacific Campaign and the Liberation of prisoners of war captured in this region took place in December 1995. The Prime Minister attended a special commemorative ceremony at Groesbeek Cemetery in the Netherlands on May 6, 1995, along with Princess Margriet of the Dutch Royal Family, to pay tribute to Canadian veterans.

In Canada, special commemorative ceremonies and activities were held across the country on May 8, 1995, to mark the 50th anniversary of VE-Day, and in August to mark the 50th anniversary of VJ-Day and the end of the Second World War. Princess Margriet visited Canada in late May to participate in commemorative ceremonies and events held in Ottawa and to visit veterans' hospitals (Rideau Veterans Home, Ste. Anne's Hospital and Sunnybrook Health Sciences Centre).

Promotional activities included a National Film Board (NFB) series about the Second World War which was shown on CBC English and French networks in April 1995. The NFB series was repackaged into an educational format and teachers' guide for use in high schools across the country.

Other educational material was produced for schools including a poster series with teacher lesson plans through *Teach* Magazine. An education strategy was developed in consultation with the Canadian Teachers Federation to place educational material about Canada's involvement in the Second World War in school curricula.

Parliament declared November 4 to 12, 1995 as Veterans Week. During this special week, a series of celebratory and commemorative events marked the 50th anniversary of the homecoming of veterans from the Second World War. Some events were co-sponsored with the committee responsible for celebrating the 50th anniversary of the founding of the United Nations.

The Canada Remembers Program officially concluded on December 31, 1995, and wind-up activity continued until March 31, 1996. However, the Department will continue to honour its commitment to keep the memory of veterans' achievements and sacrifices alive for all Canadians through the ongoing commemorative activities outlined on pages 2-44 to 2-47.

Other Commemorative Events: A silver bar, to be attached to the ribbon of the Canadian Volunteer Service Medal (CVSM), was awarded to Canadians who served in the defence of Hong Kong or their next of kin. The first presentations were made to Hong Kong veterans on August 11, 1995, in Ottawa and continued throughout the fall of 1995.

Benefits Redesign Project (BRP): BRP is deemed to be a Major Crown Project (see pages 2-59 to 2-61).

Information Technology: The majority of BRP positioning initiatives were completed as planned. Local Area Networks (LANs) were installed in all VAC locations in Canada. This is the first step to building the client/server architecture toward which industry and government are moving. This direction was approved in Veterans Affairs' Technology Strategy and Architecture Plan and is consistent with the Treasury Board *Blueprint for Renewing Government Services Using Information Technology*. Bilingual network servers, a national Remote Help Desk service for users, LAN-based electronic mail and a wide area interconnection were also established in 1995-96.

The first stages of Change of Address and Death Notification were completed as part of an expanded ongoing Corporate Client Information Project. Existing mainframe and LAN systems were adapted to accommodate the new pension processes. Further system changes resulting from Pension Reform will be completed in 1996-97.

In 1995-96, the responsibility for the development and implementation of a Business Resumption Plan was redirected from Information Technology Division (ITD) to individual offices with ongoing support and guidance continuing from ITD. Prototypes were produced for the Pacific Regional Office and Sydney District Office. The development materials (a three-manual set of guidelines and samples of the Prototypes) were distributed to all Regional and District Offices. This project will continue in 1996-97, with ITD providing developmental support as well as testing and maintenance support where plans are being implemented.

In the fall of 1995-96, Veterans Affairs was a pilot department for Public Works and Government Services Canada's Standard Payment System (SPS). Cheque production and district office inquiry under the SPS for disability pensions cheques was implemented in August 1995 and War Veterans Allowance payments were converted to the system in November 1995.

The Portfolio's information technology strategy will be updated as the Benefits Redesign Project proceeds with definition and implementation of systems concepts.

To support streamlining the Portfolio's benefit delivery system, ITD will continue to explore the management of electronic information. ITD will be actively working to ensure that custom-developed applications will have user-friendly graphical interfaces and linkages to ensure that the sharing of data will become easier between systems.

Transfer of Merchant Navy Registry: Effective June 9, 1995, the service records of Canada's wartime Merchant Navy veterans were transferred from Transport Canada to Veterans Affairs Canada, along with the responsibility for service verification for benefit eligibility and for the issuance of campaign stars and war medals. The unit will operate from Head Office in Charlottetown.

Human Resources:

- **Office on Harassment in the Workplace (OHW):** An evaluation of the OHW was conducted in July 1995, concluding that the Office has been meeting its objectives. Based on the evaluation, it was decided that the OHW will be extended for another two years. The Senior Advisor will continue to report to the Deputy Minister. The OHW will be reviewed again in two years given the new Treasury Board Policy on Harassment in the Workplace.

- **Human Resources Planning:** A comprehensive long-range human resources plan will be completed in the spring of 1996. It will integrate human resources management with business and strategic planning. The plan reflects a sensitivity to the needs of clients, to the future employability of staff, as well as to the Portfolio's financial requirements. As well, during the reporting period, an evaluation will begin on the long-term effectiveness of the Veterans Affairs personnel information system.

- **Official Languages:** A Letter of Understanding on Official Languages was signed by Veterans Affairs and the Treasury Board in June 1995, and implementation of the objectives proceeded on schedule.

- **Employment Equity:** The in-house course, "Celebrating Diversity", which was piloted across the country in the winter of 1995, was generally very well received. Twelve employees, members of Employment Equity designated groups, were trained as facilitators and delivered the pilot courses. A campaign was launched in the fall of 1995 encouraging Employment Equity target group members to self-identify, and a new Veterans Affairs Employment Equity Award will be developed in early 1996.

- **Continuous Learning Program:** In 1995 Self-Learning Centres were officially opened at Veterans Affairs facilities across the country. Among other aids, the Centres are equipped with multi-media work stations and computer-based training packages for self-learning on most software packages. Employees may now acquire new knowledge and skills on their own time and at their own pace. This investment will lay the groundwork for preparing employees to use information technology to deal with their re-engineered work functions.

  A transition training program that includes courses in stress and change management, communications and career management was developed. Courses are being made available to all Portfolio employees from 1995-96 to 1997-98. The Portfolio's needs with respect to career management were also explored in 1995-96, with a view to implementation of a new program by 1996-97.

Public Service Renewal Initiatives:

- **Delegation of Authority to Managers:** A complete examination of delegation of authority to line mangers for human resource management was undertaken in 1995-96. A pilot project in the Pacific Region to empower managers through staffing sub-delegation resulted in an initiative to sub-delegate staffing authority to all Regions by the end of the 1995-96 fiscal year. Authorities in the staff relations area (particularly for leave and discipline) were also expanded.

- **Workforce Adjustment:** The Portfolio's program to manage employees on workforce adjustment was strengthened in 1994-95: monitoring and reporting of terms and long-term acting situations were enhanced; and a "check-off" system developed for contracting, which requires a review of affected/surplus employees prior to contract approval. In 1995-96, Veterans Affairs responded to the legislative changes introduced in the area of workforce reduction by improved networking and involvement in an inter-departmental process to broker alternates, for the three years the new legislation will be in effect.

- **Workplace Enhancement:** A Portfolio policy, guidelines and employee brochure entitled "Personal Security and Service to the Public" were published in 1995-96. A one-day course was made available across the country. An evaluation of the Veterans Affairs "telework" (work-at-home) pilot was conducted during the same period. In 1996-97 a review of employees in long-term employee leave situations will be undertaken, with a view to assisting employees and managers with decisions concerning return to work and other career options.

- **Consulting in Organizational Change:** Partnerships were established with various Veterans Affairs offices, seeking consultation on organizational change initiatives. Advice and guidance were provided in the area of Pension Reform when the new Veterans Affairs Review and Appeal Board was created, and the Bureau of Pensions Advocates was integrated into Veterans Affairs Canada in 1995. As well, input was provided to the work on the national Service Delivery

Project and support given to the exploration of options for the transfer of Ste. Anne's Hospital.

Regional Common Services and Locally Shared Services: The Portfolio continues to explore possibilities for initiating regional common services and locally shared services.

Accommodation: Veterans Affairs is participating in a national space optimization initiative. In conjunction with organizational changes resulting from Pension Reform, Program Review initiatives and Treasury Board objectives, this initiative will provide a more integrated and efficient infrastructure in support of our programs.

Quality Service: The Department published and distributed the brochure, *At Your Service*, which outlines client-based service standards developed for its major service lines in 1995. Work also commenced toward the measurement, monitoring and reporting of these standards together with initiatives to develop standards for remaining program areas.

Corporate Planning: In 1995-96, as a result of the Government's revised Expenditure Management System, a new three-year Business Plan, a ten-year Business Plan, an Outlook document and revised Main Estimates were prepared for the Portfolio.

In addition to expanding access to the Corporate Information System to all employees, new projects examining all aspects of the Portfolio's statistical forecasting and management information systems will continue into 1996-97.

Audit and Evaluation: Information on Audit and Evaluation projects is included within the text on specific programs throughout this document. Those of a corporate nature in 1995-96 are described below:

- **Human Resource Management:** This audit focused on evaluating managerial controls over operation of the human resource function; determining the extent of compliance; assessing the adequacy of information systems; determining the adequacy of functional management; assessing the adequacy of human resource planning; and assessing the due regard for economy, efficiency and effectiveness.

- **Telecommunications:** This audit reviewed and reported on the co-ordination of telecommunications services; the monitoring of expenditures; services provided to the public, managers and employees; functional advice and direction; the means by which telecommunications activities are monitored and evaluated to ensure optimum service; and compliance with directives and guidelines.

The Audit and Evaluation Division also provides assistance to the Auditor General's office in conducting its Comprehensive Audit of the Veterans Affairs Portfolio.

Management of Property Contracts: The Department provided property management and other services to veterans, their heirs and representatives for property being purchased pursuant to the terms and conditions of the *Veterans' Land Act*. These services included counselling, negotiating settlements in dispute and/or problem cases, real estate appraisals and administration of sales contracts.

During 1994-95, the number of outstanding accounts decreased from 6,542 to 4,932 (see Figure 29). This decrease resulted from loans being repaid and deeds and transfers being issued to clients. Principal and interest payments received by the Director during the year totalled $7,479,712.58 and $1,311,977.99 respectively, compared to $10,667,183.24 and $1,842,951.73 during 1993-94 (amended from last year's figures of $11,530,468.62 and $1,776,297.32 respectively).

There have been no significant changes in turnaround times. Routine requests for conveyance continued to be processed within four working days and urgent requests were handled within two days.

As of March 31, 1995, there were 4,932 outstanding accounts representing 9,309 loans. The outstanding accounts represent the active agreements of sale. Most of these agreements have more than one loan; this accounts for the difference between the number of active agreements of sale and the number of outstanding loans. The unmatured balance of these loans was $17,154,536.42. Interest rates for the loans ranged from 3.5% to 14%, with the majority of loans having an interest rate of 7% or less.

The Department has developed a plan for the Property Management Directorate to implement the wind-down of the Veterans Land Administration (VLA) Program. Regular planning sessions have been held over the past two years to plan and implement the centralization of field and divisional duties and responsibilities to Head Office. In 1995, the Property Management Directorate closed its field offices in Québec (April) and Saskatoon (July). Peterborough, the only remaining Division Office, is scheduled to close by March 31, 1996. An implementation plan for the final wind-down of the VLA Program is being developed and should be in place by the end of fiscal year 1996-97. This plan must deal not only with the closing of the VLA Head Office, but also with the Department's continued liability for the residual responsibilities of the VLA Program.

Figure 29: Property Contracts - Active Agreement of Sale

as at March 31, 1995

Geographic Location	Number of Accounts	Outstanding Balance Cost to Director	Amounts Due on 1994-95 Instalments plus Arrears	Amounts Collected in 1994-95	Per cent Collected	Prepayments since Inception in Active Accounts
		$	$	$	%	$
British Columbia	438	1,154,310.78	495,183.94	495,010.19	99.96	32,070.01
Alberta	306	1,452,840.34	456,588.82	427,077.18	93.54	35,375.04
Saskatchewan	592	3,203,294.77	1,056,837.93	938,143.93	88.77	65,548.79
Manitoba	212	732,234.37	309,639.02	280,975.68	90.74	28,817.12
Ontario	2,005	7,155,295.08	2,106,527.66	2,089,269.93	99.18	243,626.95
Quebec	472*	1,170,263.50	476,606.62	471,145.93	98.85	33,026.35
Atlantic Region	907	1,942,133.90	902,953.93	898,716.21	99.53	109,779.67
Total	**4,932**	**16,810,372.74**	**5,804,337.92**	**5,600,339.05**	**96.49**	**548,243.93**
Full-time farming	666	4,074,463.81	1,428,591.53	1,249,149.86	87.44	82,815.40
Part-time farming	4,233*	12,625,446.70	4,338,647.13	4,314,169.22	99.44	461,344.31
Commercial fishing	11	17,824.08	7,886.29	7,862.16	99.69	536.62
Civilians	22	92,638.15	29,212.97	29,157.81	99.81	3,547.60
Veterans and Civilians	**4,932***	**16,810,372.74**	**5,804,337.92**	**5,600,339.05**	**96.49**	**548,243.93**

* Includes unearned conditional grants.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figures 30, 31 and 32 represent the 1996-97 Estimates for the Veterans Affairs Program; the 1995-96 Estimates are restated (see Figure 10 on page 1-12); and the 1994-95 Actual figures are the combined totals for the Veterans Affairs Program and the former Bureau of Pensions Advocates Program (see page 2-10).

Figure 30: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Human resources			
Salaries and wages	**136,409**	137,282	135,238
Contributions to employee benefit plans	**19,779**	17,846	18,221
	156,188	155,128	153,459
Goods and services			
Transportation and communications*	**18,000**	18,691	22,896
Information	**800**	794	1,848
Professional and special services*	**197,278**	206,649	195,768
Rentals	**7,400**	7,429	8,599
Purchased repairs and upkeep	**5,000**	7,415	4,627
Utilities, materials and supplies*	**125,000**	120,672	127,012
Other subsidies and payments	**600**	570	629
	354,078	362,220	361,379
Total operating	**510,266**	517,348	514,838
Capital	**1,777**	1,777	7,280
Transfer payments	**1,419,357**	1,470,930	1,445,436
Total expenditures	**1,931,400**	1,990,055	1,967,554

* A large portion of these expenditures are for health-related service payments on behalf of clients.

2. Human Resources Requirements

The Veterans Affairs Program's personnel costs of $137 million account for 73% of the gross operating expenditures (including benefits, services and transfer payments to clients) for the Program for 1996-97. Information on human resource utilization by activity is provided in Figure 31. A profile of the Program's personnel requirements, by occupational category/group, is provided in Figure 32 on page 2-58.

Figure 31: Human Resources Requirements (FTE) by Activity

(Full-time Equivalents)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Health Care	**1,986**	2,045	2,051
Pensions	**453**	456	459
Economic Support	**300**	317	326
Departmental Administration	**447**	457	461
	3,186	3,275	3,297

Figure 32: Details of Human Resources Requirements by Occupational Category

	Full-time Equivalents			Current Salary Range	Average Salary Provision 1996-97
	Estimate 1996-97	Estimate 1995-96	Actual 1994-95		
OIC Appointments[1]	**4**	5	5	45,600 - 170,500	80,000
Executive Group[2]	**38**	38	40	63,300 - 128,900	84,000
Scientific and Professional					
Economics, Sociology and Statistics	**11**	11	12	20,600 - 87,241	62,000
Home Economics	**8**	9	9	44,825 - 82,369	57,000
Law	**32**	31	33	29,870 - 128,900	83,000
Medicine	**52**	52	50	53,980 - 114,907	90,000
Nursing	**254**	263	261	35,000 - 80,893	58,000
Occupational and Physical Therapy	**16**	16	17	42,239 - 72,929	60,000
Pharmacy	**4**	4	5	23,332 - 68,180	56,000
Psychology	**5**	5	5	31,302 - 72,897	55,000
Social Work	**7**	7	8	27,242 - 67,781	45,000
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	**270**	284	299	17,994 - 75,002	45,000
Computer Systems Administration	**108**	97	100	24,060 - 78,759	46,000
Financial Administration	**79**	84	79	15,981 - 71,883	53,000
Information Services	**21**	23	21	17,849 - 67,814	52,000
Organization and Methods	**26**	34	32	17,635 - 72,700	48,000
Personnel Administration	**56**	56	59	16,882 - 69,291	51,000
Programme Administration	**83**	70	71	17,994 - 75,002	45,000
Purchasing and Supply	**11**	11	11	16,781 - 72,700	39,000
Welfare Programmes	**361**	361	361	19,533 - 72,700	46,000
Management Trainee	**2**	2	3	29,562 - 50,388	40,000
Technical					
Drafting and Illustration	**2**	2	2	20,448 - 52,986	35,000
Engineering and Scientific Support	**37**	37	41	18,457 - 66,859	46,000
General Technical	**34**	35	34	16,608 - 73,190	40,000
Social Science Support	**15**	20	22	16,608 - 75,927	45,000
Administrative Support					
Data Processing	**2**	2	2	17,680 - 48,804	33,000
Clerical and Regulatory	**938**	954	962	16,999 - 41,724	30,000
Secretarial	**113**	128	126	16,847 - 41,991	31,000
Operational					
General Labour and Trades	**39**	39	41	20,495 - 51,174	34,000
General Services	**4**	4	4	17,489 - 53,544	28,000
Heating, Power and Stationary Plant Operation	**11**	12	11	24,898 - 49,943	33,000
Hospital Services	**512**	546	533	18,255 - 44,943	28,000
Other (includes summer students)	**31**	33	38		

Note: 1. Full-Time Equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

2. The current ranges column shows the salary ranges by occupational group as at October 1, 1995.

[1]This includes all those at the Deputy Minister level and all Governor in Councils.
[2]This includes all those in the EX-1 to EX-5 range.

3. Major Crown Project

Introduction: The Benefits Redesign Project (BRP) will integrate Veterans Affairs' service delivery requirements into the Client Service Delivery Network (CSDN) being developed for the Income Security Programs (ISP) Branch of Human Resources Development Canada (HRDC). The project has been assessed as high risk and deemed a Major Crown Project. Veterans Affairs' BRP received Preliminary Project Approval for Part I of the Project Definition Phase on February 9, 1995.

Overview: The objective of BRP is to develop and implement a cost-effective Business Solution that will ensure the long-term continuity of service to veterans and their dependants. The project will also prepare the Portfolio for a time in the future when a separate department dedicated to veterans may no longer be practical.

To fulfil this objective, BRP will plan, define, develop and implement a new, integrated Client Service Delivery Network (CSDN) for the Disability Pensions, Economic Support and Health Care programs. Implementation of the CSDN will result in improved client service and operational efficiency.

Since BRP was initiated in April 1993, it has moved through a number of phases, including a Pre-Initiation Phase, where the primary purpose was to examine potential partnering opportunities with the Income Security Programs Branch of Human Resources Development Canada (then part of Health and Welfare Canada). In August 1993, Treasury Board approved the Initiation (Concept) Phase. The Concept Phase was completed in February 1995 with the development of a Veterans Affairs' Business Solution which proposes the development and implementation of a Client Service Delivery Network (CSDN).

BRP is now in the Definition Phase which will result in the development of a detailed implementation strategy for a Client Service Delivery Network, together with activities to prepare Veterans Affairs for the future. The Definition Phase is divided into two parts, the first being scheduled for June 1996. With Treasury Board approval, the second part of the Definition Phase will proceed and is expected to be completed by May 1997. If approved, the Implementation Phase will begin in May 1997 with full implementation by December 1999.

Lead and Participating Departments: Veterans Affairs is carrying out the project in close liaison with Treasury Board and the ISP of HRD. In addition, a Senior Project Advisory Committee, consisting of all departments that could be impacted by the project, has been created and has approved the project's procurement strategy of a sole-source contract with EDS Canada Ltd., the contractor that is building ISP's CSDN.

Also, we refer to the project as Portfolio-wide; therefore, the Deputy Minister of Veterans Affairs Canada is the designated project leader for Veterans Affairs' BRP.

Major Milestones: Significant milestones with dates are provided below.

Project Commencement	April 1993
Pre-initiation Phase	August 1993 (TB approved Initiation (Concept) Phase)
Concept Phase	February 1995 (Preliminary Project Approval (PPA) for Definition Phase, Part 1)
Definition Phase Part 1	June 1996 (Preliminary Project Approval (PPA) required for Definition Phase Part 2)
Definition Phase Part 2	May 1997 (Effective Project Approval (EPA) required for Implementation Phase)
Implementation Phase	December 1999

Figure 33: Summary of Costs

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Expenditures to September 1, 1995
Pre-initiation (I-DA)	44	44
Concept Phase (I-DA)	13,720	12,260
Definition Phase - Part I (I-PPA/TB)	8,440	2,880
Definition Phase - Part II* (I-PPA/TB)	27,150	--
Implementation Phase (I-EPA/TB)	75,880	--
Total Program	125,630	15,580

* Overall project costs will be re-evaluated on two further occasions. Overall estimated project costs are expected to decrease due to recent changes in the Workforce Adjustment Program and Early Retirement and Early Departure Incentives.

Achievements: The Concept Phase was completed in February 1995 with the development of a Veterans Affairs Business Solution. To realize the Business Solution, four options were examined including integrating Veterans Affairs' service delivery requirements into the CSDN being developed for the Income Security Programs (ISP) Branch of Human Resources Development Canada (HRDC). As a result of the Concept Phase, it was decided that ISP's CSDN would be utilized and modified to meet Veterans Affairs' needs. This option capitalizes on the investment already made by the Crown in developing a state-of-the-art business solution for ISP, uses the information technology components stemming from this initiative, builds the additional functionality necessary to meet the unique business requirements of Veterans Affairs and prepares the Department for the future.

Preliminary Project Approval was received from the Treasury Board in February 1995 to proceed with Part 1 of the Definition Phase of the project. During Part 1, BRP will be working closely with ISP and EDS Canada Ltd., the contractor that is building ISP's network. BRP will be finalizing a Statement of Requirements for a CSDN that will meet Veterans Affairs' needs. By June 1996, Treasury Board approval will be requested to proceed with Part 2 of the Definition Phase.

An ongoing internal audit of BRP began in 1995-96. It focuses on the cost benefit analysis and the business case analysis of the project, compliance with the project management process as prescribed by the Treasury Board Secretariat, the human resource implications of BRP, and the accuracy and relevance of key documents for each phase of the project.

4. Transfer Payments

Figure 34 presents a summary of all grants and contributions expenditures.

Figure 34: Details of Grants and Contributions

(dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Grants			
Health Care			
Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	**200,000**	200,000	53,204
Treatment and Related Allowances	**1,500,000**	1,500,000	1,053,995
Pensions			
Pensions for disability and death and burial grants	**1,158,990,000**	1,151,596,000	1,112,435,179
Payments under the *Flying Accidents Compensation Regulations*	**750,000**	750,000	689,950
Payments of Gallantry awards	**71,000**	71,000	21,945
Economic Support			
War Veterans Allowances	**62,679,000**	103,000,000	107,413,810
Assistance in accordance with the provisions of the *Assistance Fund Regulations*	**2,000,000**	2,000,000	1,550,187
Army Benevolent Fund	**18,000**	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	**0**	9,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	**1,000**	1,000	1,000
Children of Deceased Veterans Education Assistance	**354,000**	400,000	307,977
University and Vocational Training	**484,000**	700,000	751,502
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	**390,000**	390,000	388,997
Repayments under Subsection (3) of Section 10 of the *Veterans Rehabilitation Act* (R.S.C. 1970, c. V-5)	**2,000**	2,000	0
Last Post Fund	**16,226,000**	16,142,000	21,047,897

Figure 34: Details of Grants and Contributions (continued)

(dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Commonwealth War Graves Commission	**6,648,000**	5,648,000	5,356,660
United Nations Memorial Cemetery in Korea	**60,000**	50,000	51,115
(S) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	**10,000**	10,000	0
(S) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	**539,000**	539,000	309,693
Departmental Administration			
Payments under the *War Service Grants Act* (R.S.C. 1970, c.W-4)			
(S) Re-Establishment Credits under Section 8	**2,000**	2,000	0
(S) Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the *Veterans' Land Act.*	**10,000**	10,000	495
	1,250,934,000	1,283,038,000	1,251,460,606
Contributions			
Health Care			
Contributions to veterans, under the VIP, to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	**161,466,000**	167,000,000	162,342,814
Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	**6,957,000**	20,822,000	31,595,446
Pensions			
Compensation for loss of earnings	**0**	70,000	37,239
	168,423,000	187,892,000	193,975,499
	1,419,357,000	1,470,930,000	1,445,436,105

5. Revenue

Figure 35 provides a listing of the revenue generated. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Program. Information on revenue received by category and source province is provided in Figure 36.

Figure 35: Revenue Sources

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Actual 1994-95
Interest on *Veterans' Land Act* loans	**1,000**	1,700	1,312
Provincial hospital and medical insurance plans	**20,900**	22,200	24,053
Other in-patient hospital services	**18,600**	19,807	15,031
Manufacture of Remembrance Day poppies (Vetcraft)	**0**	0	1,524
Refunds of previous year's expenditures	**5,000**	7,000	4,991
Recovery of pensions from foreign governments and services to foreign veterans	**4,000**	3,500	4,052
Other	**693**	1,000	633
	50,193	55,207	51,596

Figure 36: Sources of Revenue by Category and Province
(Fiscal Year 1994-95 - $000s)

Prov.	Interest on VLA Loans	Provincial Hosp. & Med. Insur. Plans	Other In-patient Hospital Services	Manufacture of Remembrance Day Poppies	Refunds of Previous Year's Expenditures	Recovery of Pensions from Foreign Governments	Other	Total
Nfld.	5		351		22		6	384
N.S.	70		3,012		267		19	3,368
P.E.I.	20				--			20
N.B.	53				13			66
Que.	82	24,053	4,517		617		264	29,533
Ont.	505		5,034		238		85	5,862
Man.	68		920		319		16	1,323
Sask.	276		575		2		12	865
Alta.	124		(7)		5		--	122
B.C.	89		629		70		102	890
N.C.*					23		116	139
H.O. Ch'town	20			1,524	3,415	4,052	13	9,024
Total	1,312	24,053	15,031	1,524	4,991	4,052	633	51,596

* N.C. = National Capital Office, Ottawa

6. Net Cost of Program

The Estimates of the Veterans Affairs Program include only those expenditures which are charged to its voted and statutory authorities. Figure 37 provides other cost items, as well as projected revenue, which need to be taken into account to arrive at the estimated net cost of the Program.

Figure 37: Net Cost of Program for 1996-97

(thousands of dollars)	**Main Estimates 1996-97**	Add* Other Costs	Total Program Costs	Less Revenue	Estimated Net Program Cost **1996-97**	1995-96**
Veterans Affairs Program	**1,931,400**	23,032	1,954,432	50,193	1,904,239	1,957,553

* Other costs include the following:

($000)

- services provided without charge by other departments:
  - accommodation (Public Works and Government Services); 12,908
  - compensation administration of the pay processing function (Public Works and Government Services); 380
  - employee benefits covering employer's share of insurance premiums and costs (Treasury Board); 7,934
  - employee compensation (Human Resources Development); and 1,411
  - legal services (Justice). 399

** Restated 1995-96 Estimated Net Program Costs to include those for the former Bureau of Pensions Advocates Program.

Veterans Review and Appeal Board Program

1996-97
Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 3-4
B. Use of 1994-95 Authorities 3-5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1996-97
   1. Highlights 3-6
   2. Summary of Financial Requirements 3-6
B. Recent Performance
   1. Highlights 3-7
   2. Review of Financial Performance 3-7
C. Background
   1. Introduction 3-8
   2. Mandate 3-8
   3. Program Objective 3-9
   4. Program Description 3-9
   5. Program Organization for Delivery 3-9
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 3-11
E. Program Performance Information 3-11

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 3-15
   2. Human Resources Requirements 3-16
   3. Net Cost of Program 3-17

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates	1995-96 Main Estimates
	Veterans Review and Appeal Board		
10	Program expenditures	**6,791**	6,902*
(S)	Contributions to employee benefit plans	**868**	779*
	Total Program	**7,659**	7,681*

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1996-97 Main Estimates
	Veterans Review and Appeal Board	
10	Veterans Review and Appeal Board - Program expenditures	**6,791,000**

Program by Activity

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates		1995-96 Main Estimates
	Budgetary	**Total**	
	Operating		
Pensions	7,659	**7,659**	7,681*
	7,659	**7,659**	**7,681***

* Restated 1995-96 Main Estimates (See Figure 10 page 1-12).

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

As the creation of the Veterans Review and Appeal Board Program came into effect only on September 15, 1995, the following will illustrate the use of the resources of the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board Programs for the 1994-95 fiscal year.

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Veterans Review and Appeal Board Program			
	Canadian Pension Commission Program			
10	Program expenditures	4,214,000	4,309,690	**4,248,810**
(S)	Contributions to employee benefit plans	446,000	446,000	**446,000**
	Total - Budgetary	4,660,000	4,755,690	**4,694,810**
	Veterans Appeal Board Program			
20	Program expenditures	2,826,000	2,826,000	**2,802,100**
(S)	Contributions to employee benefit plans	344,000	344,000	**344,000**
	Total - Budgetary	3,170,000	3,170,000	**3,146,100**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1996-97

1. Highlights

Passage of Bill C-67 on June 22, 1995, resulted in the merger of the Veterans Appeal Board and the Canadian Pension Commission into the new Veterans Review and Appeal Board.

In its first year of operation, the Veterans Review and Appeal Board expects to accomplish the following:

- implement provisions of Bill C-67 as it relates to streamlining the pension process;
- reduce backlogs in review and appeal cases; and
- participate in Portfolio initiatives such as the quality service program.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Review and Appeal Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates 1995-96	Change
Pensions	**7,659**	7,681	(22)
Human resources* (FTE)	**105**	105	(0)

* See Figure 9, page 3-16, for additional information on human resources.

Explanation of Change: A decrease of $22,000 from the 1995-96 to the 1996-97 Main Estimates is less than one percent and consists of several minor items.

B. Recent Performance

1. Highlights

The major highlight of the Veterans Review and Appeal Board Program for 1995-96 was the implementation of Bill C-67 which took effect on September 15, 1995.

Performance highlights for the fiscal year 1994-95 include the following:

- for the former Canadian Pension Commission Program:
  - adjudications of initial applications were 7.8% under 1993-94 levels, from 13,299 to 12,257; and
  - the number of Entitlement Boards and Assessment Hearings were 9.4% over 1993-94 levels, from 7,142 to 7,810;
- for the former Veterans Appeal Board Program:
  - 2,413 cases were received;
  - 2,147 cases were heard;
  - 2,110 pension, allowances and reconsideration decisions were promulgated; and
  - 96 cases were withdrawn.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1994-95 Financial Performance

(thousands of dollars)	1994-95		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Canadian Pensions Commission Program			
Pensions	4,695	4,660	**35**
Human resources* (FTE)	57	57	**0**
Veterans Appeal Board Program			
Pensions	3,146	3,170	**(24)**
Human resources* (FTE)	43	48	**(5)**

* See Figure 9, on page 3-16, for additional information on human resources.

Explanation of Change: The 1994-95 actual expenditures for both the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board Programs were within 1% of the 1994-95 Main Estimates and consisted of several minor items.

C. Background

1. Introduction

The 1992 Pension Evaluation Study identified areas for streamlining the disability pension process and reducing processing times by up to 50%. The majority of recommendations not requiring legislative change had been implemented previously. Most of the remaining recommendations have been dealt with through the passage of Bill C-67.

Organizational changes resulted in the transfer of the adjudicative functions on initial decisions in the matter of pension entitlement and disability assessment to Veterans Affairs Canada and the merger of the review and appeal functions of the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board into the new Veterans Review and Appeal Board.

The Veterans Review and Appeal Board Program, established in September 1995, consists of the Veterans Review and Appeal Board which is an independent, quasi-judicial agency board reporting to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

The Board adjudicates on appeals at two levels, the first called the review level and the second, the appeal level. At the review level, hearings are provided for applicants and recipients who are dissatisfied with disability pension decisions of Veterans Affairs Canada. At the appeal level, the Board renders decisions on final appeals of departmental decisions in the matter of War Veterans Allowance and of the Board's review panel decisions.

2. Mandate

The Veterans Review and Appeal Board's mandate for full and exclusive jurisdiction to hear, determine and deal with all applications for review and all appeals that may be made to the Board under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act* or any other act of Parliament, and all matters related to those applications and appeals is authorized under the *Veterans Review and Appeal Board Act.*

Within the Veterans Affairs Portfolio, the Board is the final tribunal for appeals on adjudication of disability pensions and allowances. However, an appeal lies to the Tax Court of Canada from any decision of an appeal panel as to what constitutes income of a person or their spouse, or both, for the purposes of the *War Veterans Allowance Act* or Part XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act.*

3. Program Objective

The objective of the Veterans Review and Appeal Board is to provide a review and appeal system to veterans, certain civilians, and/or their respective dependants in order to ensure they will receive the full benefits to which they are entitled under the *Pension Act*, the *War Veterans Allowance Act*, the *Merchant Navy Veterans and Civilian War-related Benefits Act* and related statutes.

4. Program Description

The Veterans Review and Appeal Board hears all applications for review from veterans and others who are dissatisfied with the decisions rendered by Veterans Affairs Canada respecting disability pensions, hears appeals from persons who are dissatisfied with the Board's review panel decisions, and hears final appeals respecting War Veterans Allowance from persons who are dissatisfied with decisions rendered by Veterans Affairs Canada. The Board also interprets the *Pension Act*, the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* and the *War Veterans Allowance Act* as well as other related statutes.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Veterans Review and Appeal Board consists primarily of one activity called pensions with some effort devoted to allowances.

Organizational Structure: The Board consists of a Chairperson, up to 29 members, such numbers of temporary members as the workload of the Board requires, and an Operations Section. The Board comprises a Head Office located in Charlottetown and sits at such places in Canada and at such times as may be fixed by the Chairperson.

The Chairperson, appointed by Governor in Council, provides executive direction to the Program, liaison with executive management in Veterans Affairs Canada, liaison with central agencies and establishes policy.

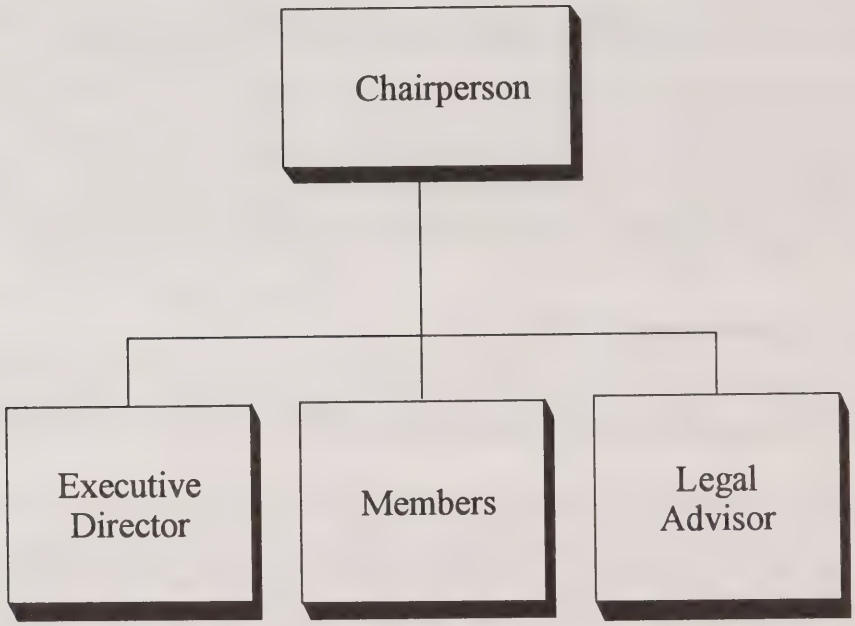
Members, also appointed by Governor in Council, perform adjudication functions in the review of disability pension decisions rendered by Veterans Affairs Canada or of appeals of the Board's review panel decisions. They also perform adjudication functions in final appeals of War Veterans Allowance decisions rendered by Veterans Affairs Canada.

The Veterans Review and Appeal Board's operations are headed by the Executive Director and provide advisory support to executive management and members of the Board, co-ordinate the provision of finance, human resources and administrative services to the Board, prepare Statements of Case for review hearings and appeals, promulgate decisions of the review and appeal panels, provide secretarial and clerical services, records management, reference support and a quality assurance program.

Legal advice is provided to the Board on pension and allowance adjudication by an internal legal advisor.

Details of the Board's organization, resources and functions are provided in Figure 3.

Figure 3: Organization and Resources



	1996-97 Main Estimates
Human Resources (FTE*)	105
Operating Costs	$7,659,000

* Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Veterans Review and Appeal Board caseload is determined by the number of applications for review and appeals brought forward by the Bureau of Pensions Advocates, veterans organizations and individual veterans.

E. Program Performance Information

As the Veterans Review and Appeal Board came into effect only on September 15, 1995, Figures 4, 5 and 6 represent the actual workload volumes from 1991-92 to September 14, 1995 of the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board Programs.

Figure 4: Entitlement Boards and Assessment Hearings, Canadian Pension Commission Program

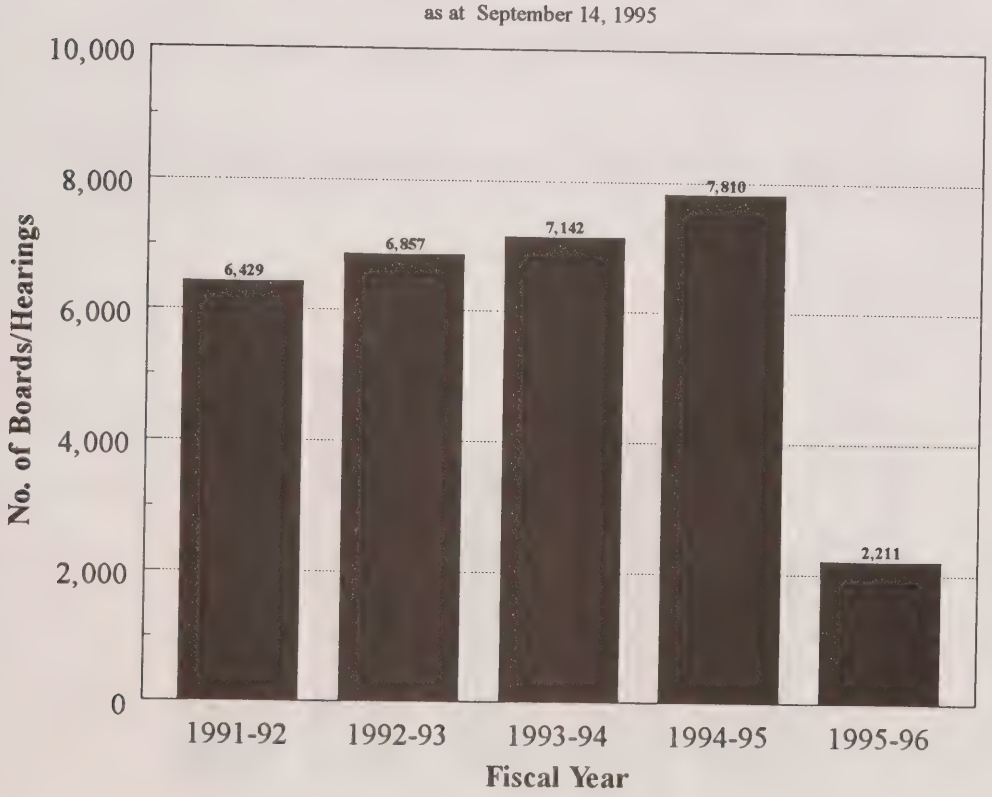


Figure 5: Pension Decisions Promulgated, Veterans Appeal Board Program

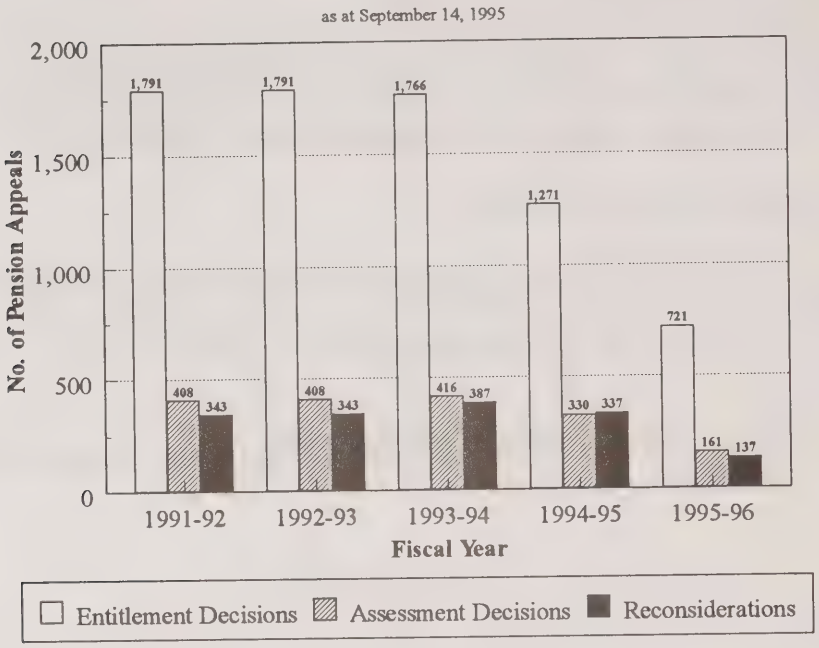


Figure 6: Allowance Appeals Heard and Promulgated, Veterans Appeal Board Program

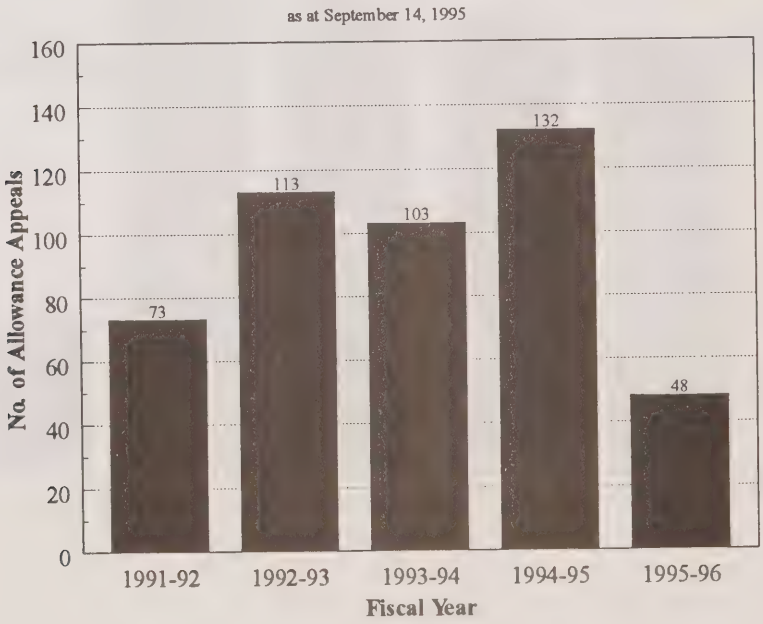


Figure 7 depicts the transition in workload of the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board Programs to the Veterans Review and Appeal Board Program.

Figure 7: Veterans Review and Appeal Board Workload Volumes

	Forecast 1996-97	Forecast 1995-96 (Sept. 15/95 -)	Actual 1995-96 (to Sept. 14/95)	Actual 1994-95	Actual 1993-94
Canadian Pension Commission Program					
Cases awaiting Entitlement Board/Assessment Hearing	n/a	n/a	5,173	3,389	3,200
Entitlement Board/Assessment Hearing	n/a	n/a	2,211	7,810	7,142
Veterans Appeal Board Program					
Cases received	n/a	n/a	1,319	2,413	2,485
Cases withdrawn	n/a	n/a	35	96	179
Decisions promulgated	n/a	n/a	1,067	2,110	2,203
Veterans Review and Appeal Board Program					
Cases received	9,200	4,900	n/a	n/a	n/a
Cases withdrawn	150	85	n/a	n/a	n/a
Cases heard	9,600	5,200	n/a	n/a	n/a
Cases promulgated	3,800	1,900	n/a	n/a	n/a

n/a - not applicable

Review Panels: If a client of Veterans Affairs Canada is dissatisfied with a pension entitlement or assessment decision rendered by the Department, an application for review of that decision may be made to the Veterans Review and Appeal Board. Under the *Veterans Review and Appeal Board Act*, the Board may establish a review panel consisting of two members or, with the consent of the applicant, one member designated by the Chairperson to hear, determine and deal with all matters relating to the application made to the Board under the *Pension Act*.

An applicant who is dissatisfied with a decision made by the Board's review panel may appeal the decision to an appeal panel of the Veterans Review and Appeal Board.

Appeal Panels: An applicant may appeal a pension decision of the review panel to an appeal panel of the Veterans Review and Appeal Board. No member of the review panel which had previously dealt with this case may sit on the appeal panel. The appeal panel will consist of not fewer than three members designated by the Chairperson and has full and exclusive jurisdiction to hear, determine and deal with all appeals that may be made to the Board under the *Pension Act*, and all matters related to those appeals. A decision of the majority of members of an appeal panel is final and binding.

An appeal panel may also hear, determine and deal with all final appeals that may be made to the Board under the *War Veterans Allowance Act*, and all matters related to those appeals from clients of Veterans Affairs Canada who are dissatisfied with an allowance decision. A decision of the majority of members of an appeal panel is final and binding; however, an appeal may lie to the Tax Court of Canada from any decision of an appeal panel as to what constitutes income or as to the source of income of a person or their spouse, or both, for the purposes of the *War Veterans Allowance Act* or Part XI of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act*.

An appellant may make a written submission to the appeal panel or appear before it in person or by a representative at their own expense to present evidence and arguments. The appeal panel shall not hear oral testimony.

Where the appellant raises a question of interpretation relating to the *Veterans Review and Appeal Board Act*, to the *Pension Act*, to any other Act of Parliament or related regulations prior to making an appeal, the Board shall notify the people or organizations concerned and give them an opportunity to present argument on the question before it makes its decision.

A revised Pension Application and Appeal Process diagram is presented on page 4-2.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figures 8 and 9 represent the 1996-97 Estimates for the new Veterans Review and Appeal Board; the 1995-96 Estimates are restated (see Figure 10 on page 1-12); and the 1994-95 Actual figures are the combined totals for the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board (see page 3-5).

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates* 1995-96	Actual 1994-95
Human resources			
Salaries and wages	**5,983**	5,996	5,729
Contributions to employee benefit plans	**868**	779	790
	6,851	6,775	6,519
Goods and services			
Transportation and communications	**567**	632	896
Information	**10**	11	10
Professional and special services	**79**	62	125
Rentals	**49**	66	78
Purchased repairs and upkeep	**8**	8	8
Utilities, materials and supplies	**42**	74	76
	755	853	1,193
Total operating	**7,606**	7,628	7,712
Capital	**53**	53	129
Total expenditures	**7,659**	7,681	7,841

* Restated 1995-96 Estimates.

2. Human Resources Requirements

Figure 9: Details of Human Resources Requirements

	Full-time Equivalents			Current Salary Range	Average Salary Provision
	Estimates 1996-97	Estimates 1995-96	Actual 1994-95		1996-97
Governor in Council					
Appointments	**40**	40	36	45,600 - 170,500	82,000
Scientific and Professional					
Law	**1**	1	1	29,870 - 128,900	--
Medicine	**1**	1	1	53,980 - 114,907	--
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	**20**	20	21	17,994 - 75,002	48,000
Programme Administration	**1**	1	1	17,994 - 75,002	--
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	**15**	15	14	16,999 - 41,724	29,000
Secretarial	**27**	27	25	16,847 - 41,991	31,000

Note: 1. Full-Time Equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

2. The current ranges column shows the salary ranges by occupational group as at October 1, 1995.

3. Net Cost of Program

Figure 10: Total Estimated Cost of the Program for 1996-97

(thousands of dollars)	**Main Estimates 1996-97**	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost **1996-97**	1995-96
Veterans Review and Appeal Board Program	**7,659**	1,253	**8,912**	8,485

* Other costs include the following:

	($000)
· services provided without charge by other departments:	
- accommodation (Public Works and Government Services);	427
- compensation administration of the pay processing function (Public Works and Government Services);	12
- employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs (Treasury Board Secretariat); and	347
- employee compensation (Human Resources Development).	467

Within the Veterans Affairs Portfolio, Veterans Affairs Canada and the Veterans Review and Appeal Board work closely together to provide pensions to eligible veterans and their dependants.

Total expenditures in the pensions activity are estimated at $1,193 million for 1996-97. A summary of the expected spending plan by program is presented in Figure 1.

Figure 1: Pension Activity Resource Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Estimates* 1995-96	Actual* 1994-95	Actual* 1993-94	Actual* 1992-93
Veterans Affairs Canada	**1,185,564**	1,178,296	1,140,543	1,128,349	1,119,972
Veterans Review and Appeal Board	**7,659**	7,681	7,841	8,378	8,209
Total	**1,193,223**	1,185,977	1,148,384	1,136,727	1,128,181

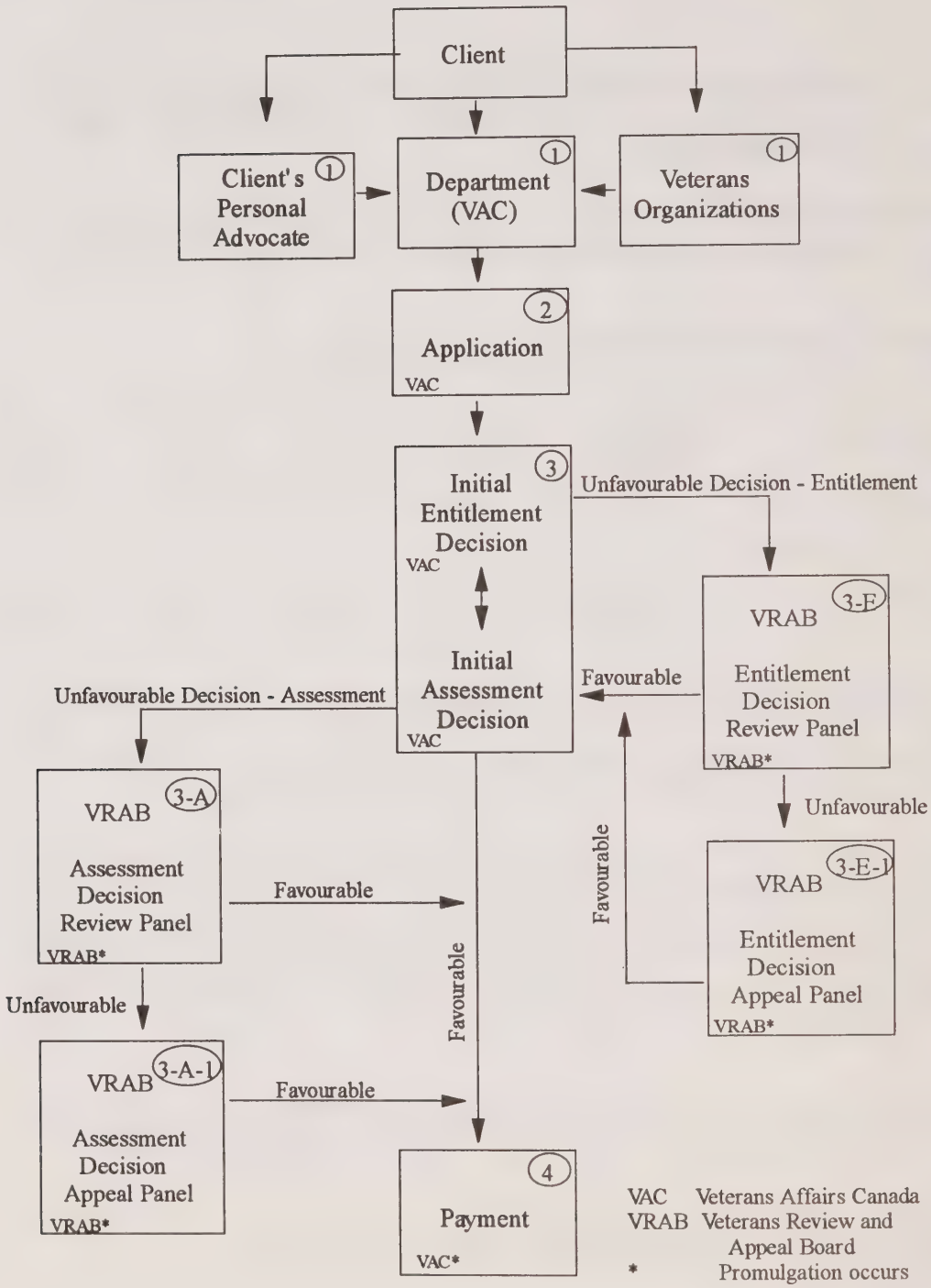
* Resources from the former Bureau of Pensions Advocates have been added to those of the Veterans Affairs Program; those for the former Canadian Pension Commission and Veterans Appeal Board Programs have been included in the figures for the new Veterans Review and Appeal Board Program.

The pension activity is an integrated process, managed and administered by Veterans Affairs Canada and the Veterans Review and Appeal Board. The pension application and appeal process presented in Figure 2 (see page 4-2) is intended to clarify the complex interrelationship of the organizations involved. The figure shows the major steps which occur in the process from the client's point of view. These steps are explained in detail on pages 4-3 and 4-4.

For more detailed data with respect to pension workload volumes, resource and performance information, the reader should refer to the applicable Program:

Veterans Affairs Program (see page 2-28); and
Veterans Review and Appeal Board Program (see page 3-1).

Figure 2: Pension Application and Appeal Process



1. The client may apply for a pension by using the free services of Veterans Affairs Canada (VAC) or one of several veterans organizations such as the Royal Canadian Legion. Applicants may also present their own case or hire a lawyer, but at their own expense.

2. The claim, which is registered and acknowledged by VAC upon receipt, is prepared based on the client's service, medical records, recent medical history and other relevant documentation. VAC's Senior District Medical Officer is available to discuss the adequacy of the medical information and, if necessary, to carry out a medical examination on the claimed condition(s).

3. VAC adjudicates on the claim. In most cases, an initial decision which is favourable will include a combined entitlement and assessment adjudication[1]. The entitlement portion of the decision is based on the client's military service and whether the injury or condition was related to that service. The assessment portion of the decision determines the extent of the disability. VAC promulgates the decision to the client. A favourable combined entitlement/assessment decision proceeds to Step 4 - Payment.

If the entitlement or assessment portion of the decision is unfavourable and the client has new evidence in support of the claim or the decision contains an error of fact or law, the Minister may decide to review the decision (Ministerial Review). VAC promulgates the decision to the client. A favourable assessment of combined entitlement/assessment decision proceeds to Step 4 - Payment.

3E. If the entitlement portion of VAC's decision is not favourable, or is unacceptable to the client, he or she may make application to appeal the decision before a Review Panel of the Veterans Review and Appeal Board (VRAB). VRAB promulgates the decision to the client. If entitlement is granted, the application is returned to Step 3 for an assessment decision.

3E-1. If the entitlement portion of the VRAB's decision is not favourable, or is unacceptable to the client, he or she may make application to appeal the decision to an Appeal Panel[2] of the VRAB. Information presented at both the

---

1 If the claim does not contain sufficient information for VAC to give a combined entitlement and assessment decision, it will rule on entitlement only and, when further information is provided, on assessment (Step 3).

2 Within the Veterans Affairs Portfolio, this is considered the last step in the appeal process; however, certain cases may be reconsidered by the VRAB on the basis of new evidence or error of fact or law.

initial entitlement decision and the Review Panel levels is reviewed to ensure the client's application has been properly evaluated. Only additional documentary evidence may be submitted at this step; no oral evidence can be heard. VRAB promulgates the decision to the client. If entitlement is granted, the case returns to Step 3 for an assessment decision.

3A. If the assessment portion of VAC's decision is not favourable, or is unacceptable to the client, he or she may make application to appeal the decision before a Review Panel of the VRAB. VRAB promulgates all unfavourable decisions to the client. An increase in assessment granted by an Appeal Panel is forwarded to Step 4 - Payment.

3A-1. If the assessment portion of the VRAB's decision is not favourable, or is unacceptable to the client, he or she may make application to appeal the decision to an Appeal Panel[1] of the VRAB. Information presented at both the initial entitlement decision and the Review Panel levels is reviewed to ensure the client's assessment of disability has been properly evaluated. Only additional documentary evidence may be submitted at this step; no oral evidence can be heard. VRAB promulgates the decision to the client. An increase in assessment granted by an Appeal Panel is forwarded to Step 4 - Payment.

4. The client receives the appropriate payment corresponding to the amount of assessment.

---

[1] Within the Veterans Affairs Portfolio, this is considered the last step in the appeal process; however, certain cases may be reconsidered by the VRAB on the basis of new evidence or error of fact or law.

General

1. **Hours of Service:** We will provide you with eight hours of service each day. Where we have extended hours, we will post the times in the office concerned.

2. **Language of Choice:** We provide a full range of services in both official languages at Head Office in Charlottetown, the National Capital Office in Ottawa, Ste. Anne's Hospital and in the following district offices: Ottawa, Gatineau, Sherbrooke, Montréal, Quebec City, Saint John and Campbellton. As well, our regional offices will ensure that you receive service in the official language of your choice in written and oral communications from their 1-800 lines and their regional inquiry and supplier inquiry lines.

   We will provide general information services in the official language of choice to the general public from our Head Office in Charlottetown, the National Capital Office in Ottawa, and from all regional and district offices except St. John's, Corner Brook, Brandon and Prince George.

3. **Inquiries - Office Visits:** If you come into our office without an appointment, you will be able to discuss your needs with a Veterans Affairs employee who will either address your concerns immediately or arrange an appropriate referral.

4. **Inquiries - Appointments:** If you have an appointment, you will receive service within ten minutes of your appointment time. If there is a delay, our staff will explain why and you will be advised of the waiting time.

5. **Inquiries - Telephone Inquiries:** We will respond during the first call to all routine telephone inquiries not requiring investigation or research. For those calls requiring investigation, we will contact you within five working days to give either a response or a status report on our progress.

6. **Telephone Messages:** We will respond to telephone messages by the end of the next working day.

7. **Correspondence:** We will respond to correspondence requiring a reply, or provide an acknowledgement, in writing or by phone within 15 working days from the date of receipt.

8. **Counsellor Availability:** There will be at least one area counsellor available during regular office hours at each district office.

9. **Receipt of Claims:** There will be a Veterans Affairs staff member available during office hours in district offices to receive veteran travel and other routine claims.

Disability Pensions

1. **Annual Verification of Information:** Once a year, we will send you a "Benefits Declaration" form for you to complete and return to us. This form is used to update the information on your file and to ensure that you are receiving all the benefits to which you are entitled.

2. **Pension Medical Examinations:** Assuming no delay on your part, a pension medical examination will be arranged and completed within 30 working days of the date of your request, unless a specialist referral is required, or the examination takes place outside Canada.

3. **Bureau of Pensions Advocates (BPA) Appointments:** Appointments with a BPA representative will take place within one week of the date of your request except where you agree to postpone it for such reasons as waiting for service documents.

4. **Replacement Advocate Services:** In those offices with more than one advocate, you may ask to change advocates if you are not satisfied with the services offered by the one assigned to you.

5. **Bureau of Pensions Advocates - Interviews Prior to Hearing:** If you are appealing a disability pension decision, a BPA representative will contact you in person, by telephone, or in writing, at least one week prior to the hearing to discuss your case.

6. **Change of Address for Disability Pensions:** All changes of address will be processed within two working days of the date of receipt at Head Office in Charlottetown. However, to get your cheques to you on time each month, we must allow time for the cheques to be printed and for delivery. As long as the Department receives your change of address request within the first five working days of the month, your cheque will arrive at your new address the same month.

7. **Direct Deposit for Disability Pensions:** All direct deposit requests will be processed within two working days of the date of receipt at Head Office in Charlottetown. However, to ensure your cheque is deposited in your account on time each month, we must allow time for the payment to be processed. As long

as the Department receives your direct deposit request within the first five working days of the month, your cheque will be deposited in your bank account the same month.

Income Support

1. **War Veterans Allowance (WVA) - First Application:** We will acknowledge a first application within 10 working days and will mail the decision within 45 working days of the date we receive your application with all necessary documentation.

2. **War Veterans Allowance - Review of a WVA Decision:** You may request a review if you are dissatisfied with the decision on your WVA application. We will mail the review decision within 45 working days of the date your request is received in the regional office.

3. **War Veterans Allowance - WVA Cheque Delivery:** WVA Cheques will be delivered by the second last banking day of each month.

4. **Assistance Fund - First Application:** We will mail a decision on an Assistance Fund application within ten working days of the date we receive your application with all necessary documentation.

5. **Assistance Fund - Appeals:** We will mail a decision within 30 working days of the date we receive your appeal.

6. **Canada Service Veterans - Eligibility:** We will mail a decision as to whether you qualify as a Canada Service Veteran within 45 working days of the date we receive your application with all necessary documentation.

7. **Veterans Insurance - Death Claims:** We will process a death claim within 30 working days of the date the request is received with the necessary documentation.

8. **Veterans Insurance - Surrender Inquiries:** We will acknowledge your inquiry concerning surrender of an insurance policy within 10 working days.

9. **Veterans Insurance - Surrender Claims:** We will mail your cheque within 30 working days of the date the application for surrender of an insurance policy is received.

10. **Honours and Awards - Service Medals:** We will mail, free of charge, the first issue of a service medal within ten working days of the date we receive your request (unless engraving is required).

11. **Honours and Awards - Replacement Medals:** If a replacement medal is requested, it will be mailed to you within ten working days from the date payment is received.

Health Care

1. **Veterans Independence Program (VIP) - Applications:** We will mail a decision on VIP applications received from eligible clients within 30 working days of the date the application is received in the district office with all necessary documentation.

2. **Veterans Independence Program - Expense Reimbursements:** We will process your VIP expense reimbursement, and either issue a cheque if approved, or send you a letter advising that the expense claim is not eligible, within 20 working days of the date we receive your claim.

3. **Health Care Benefits - Treatment Expense Reimbursement:** If you purchase a treatment benefit without using your treatment card (also known as the TAPS or K card), we will either issue a cheque, if approved, or send you a letter advising that the expense claim is not eligible, within 20 working days of the date we receive your claim with the necessary documentation.

4. **Health Care Benefits - Approval to Suppliers:** In some cases when you visit suppliers, they must obtain approval from the department before providing you with a treatment benefit. When the supplier calls us for that approval, we will give the decision the same day for 90% of the cases, and within five working days for the remaining 10% of the cases.

5. **Health Care Benefits - Review of Treatment Benefits Claims:** We will mail the decision for 85% of those treatment claims which require special review within 30 working days of the date the claim is received with all necessary documentation. A decision on the remaining 15% will be mailed within 60 working days.

6. **Health Care Benefits - Treatment Benefits Information:** You will be given a booklet that explains eligible treatment and rules when you receive your original treatment (TAPS or K) card.

7. **Health Care Benefits - Veterans' Travel Claims:** We will process your claim within 15 working days of the date the claim is received with the necessary documentation and either issue the payment if approved, or send you a letter advising that the claim is ineligible.

8. **Health care Benefits - Treatment Allowances:** Disability pensioners are eligible for treatment allowances during periods of acute care for their pensioned condition.

   When we have been notified that you have been discharged from the hospital, we will request the necessary medical information from the hospital. We will mail a decision to you within 25 working days of the date we receive this information.

9. **Long-term Care:** Clients will be placed in only those departmental, contract or community facilities which meet standards set by the Canadian Council on Health Facilities Accreditation or provincial or territorial standards or by Veterans Affairs guidelines.

10. **Foreign Countries - In-patient Care:** A decision on authorization of in-patient care for eligible clients at foreign government health care facilities will be provided within three working days of the date the request is received.

Major Acts, Regulations and Orders-in-Council Administered by the Veterans Affairs Portfolio

1. Acts

Army Benevolent Fund Act
Children of Deceased Veterans Education Assistance Act
Department of Veterans Affairs Act
Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act
Pension Act
Soldier Settlement Act
Special Operators War Service Benefits Act
Supervisors War Service Benefits Act
The Returned Soldiers' Insurance Act
Veterans Benefit Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
Veterans Review and Appeal Board Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act
Women's Royal Naval Services and the South African Military Nursing Service (Benefits) Act

2. Regulations and Orders

Army Benevolent Fund Regulations
Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Awards Regulations
Canadian Volunteer Service Medal Order
Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations
Civilian Government Employees (War) Compensation Order
Deceased or Former Members Dependants Payment Order
Delegation of Powers (VLA) Regulations
Execution of Purchase of Property Documents Regulations
Flying Accidents Compensation Regulations
Gallantry Awards Order
Guardianship of Veterans' Property Regulations
Infant or Person of Unsound Mind Payment Order
Last Post Fund Regulations, 1995

Memorial Cross Order (World War I)
Memorial Cross Order (World War II)
Pension and Allowance Adjustment Regulations
Pensioners Training Regulations
Prescribed Persons and Organizations Regulations
Regional Advisory Committee Regulations
Returned Soldiers' Insurance Regulations
Special Duty Area Pension Order
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Allowance Regulations
Veterans Burial Regulations, 1995
Veterans Estates Regulations
Veterans Health Care Regulations
Veterans Insurance Regulations
Veterans' Land Regulations
Veterans Review and Appeal Board Regulations
Veterans Treatment Regulations
War Service Grants Regulations

3. Administrative Arrangements

The Portfolio has shared responsibility for the administration of the following acts and regulations:

Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Act
Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act
Halifax Relief Commission Pension Continuation Act

Accommodation and meal rates ... 2-27
Activation program 2-27
Acts, regulations and orders-in-council 6-1, 6-2
Adjudication ..... 2-13, 2-28, 2-37, ... 3-7 to 3-10, 4-3
Aging 1-8, 1-9, 2-16, 2-40
Allowances ..... 2-32, 2-40, 2-41, ... 3-8 to 3-10, 3-14
Appeals3, 2-28, 2-37, 3-6 to 3-14, 4-3, 4-4
Assistance Fund 2-41 2-42
Attendance allowance 2-12, 2-32
Battlefield memorials 2-38, 2-46
Benefits 1-10, 2-11 to 2-13, 2-18 to 2-21, 2-28, 2-30 to 2-33, 2-40 to 2-42, 3-9
Benefits Redesign Project ..... 1-8, ... 2-15, 2-59 to 2-61
Bill C-67 ..... 1-5, 1-11, 2-28, ... 2-34 to 2-37, 3-6 to 3-8
Bureau of Pensions Advocates .... 1-5, ... 2-12, 2-15, 2-28, 2-37, 4-1
Canada Remembers Program 2-49, 2-50
Canadian Pension Commission 1-5, 2-28, ... 2-35 to 2-37, 2-42, ... 3-6 to 3-8, 3-11, 3-13, 4-1
Canadian Volunteer Service Medal . 2-50
Cemetery restoration 2-38, 2-46
Client profile ..... 1-7 to 1-9
Clothing allowance 2-12, 2-32
Commemoration ..... 2-12, 2-38, ... 2-44 to 2-47, 2-49, 2-50
Departmental administration ..... 1-3, ... 2-12, 2-48 to 2-55
Departmental institutions 2-13, 2-18, 2-25
Disability pension ..... 1-3, 2-12, 2-13, ... 2-28 to 2-37, 3-8, 3-9
Economic support ..... 1-3, 2-12, ... 2-13, 2-38 to 2-47
Exceptional incapacity allowance2-12, 2-32
Funeral and burial ..... 2-12, ... 2-38, 2-44 to 2-46
Gallantry Awards Order 2-31
Grave maintenance 2-38, 2-46
Grave markers ..... 2-44 to 2-46
Health care ..... 1-3, 2-11, ... 2-13, 2-16, 2-18 to 2-27, 2-41
Health Care Co-ordination Initiative 2-22
Health services 2-18, 2-20
Hong Kong 2-49, 2-50
Hospital, Ste. Anne's 1-3, 2-12, 2-18, 2-25
Last Post Fund 2-45, 2-46
Legal advocacy 2-11 to 2-15, 2-28, 2-37
Long-term care .... 2-18, 2-25 to 2-27
Major Crown Project . 2-50, 2-59 to 2-61
Management of property contracts 1-3, 2-15, 2-48, 2-54, 2-55
Medical Assessments ..... 2-30 to 2-32, ... 3-13, 4-4
Merchant Navy veteran ..... 1-7, 2-28, ... 2-30, 2-40
Pension application and appeal process ..... 4-1 to 4-4
Portfolio priorities 1-5, 1-7
Priority access beds 2-25
Prisoner of war 2,12, 2-31
Programs of Choice 2-22
Quality service 2-17, 2-53
Returned Soldiers' Insurance 2-43
Saskatoon Veterans Home 2-25
Service Delivery Project 1-8
Service standards 2-17, 2-53, 5-1 to 5-5
Standard Payment System 2-51
Treatment ..... 2-18, 2-21 to 2-23
Treatment Accounts Processing System 2-22
Trusts and estates 2-38, 2-42
Vetcraft 2-44
Veterans Affairs Canada .... 1-3, 1-5, . 2-11, 2-12, 2-22, 2-28, 2-38, 2-42, 2-44, 2-46, 2-59, 3-8, 3-13, 4-1 to 4-4
Veterans Appeal Board ..... 1-5, ... 2-28, 2-36, 3-5 to 3-8, 3-11, 4-1
Veterans Independence Program ... 2-11 ..... 2-18, 2-23 to 2-25, 2-41
Veterans' insurance ... 2-12, 2-38, 2-43

Veterans Review and Appeal Board . 1-3, ... 1-5, 1-10, 2-12, 2-28, 2-36, ... 2-37, 3-1 to 3-17, 4-1 to 4-4
War service 1-8, 2-32
War Veterans Allowance . . . . 1-8, 2-38, ... 2-40, 2-41

Soins de santé 1-3, 2-13,
. . . . . 2-15, 2-20 à 2-30, 2-46
Soutien financier 1-3, 2-12,
. . . . . 2-13, 2-15, 2-43 à 2-53
Système de comptabilisation de
traitement 2-23
Système normalisé de paiements . . 2-53
Taux d'hébergement et de repas . . . 2-30
Traitement . . . . . 2-20, 2-23 à 2-25
Tribunal d'appel des anciens
combattants 1-5, 2-32, 2-41,
. . . . . 3-5 à 3-7, 3-11 à 3-13, 4-1
Tribunal des anciens combattants . . . . . .
(révision et appel) 1-3, 1-5, 1-11, 2-13,
2-31, 2-41, 2-42, 3-1 à 3-17, 4-1 à 4-4
Type de service militaire . . . 1-8, 2-36
Vieillissement 1-9, 1-10, 2-17, 2-18, 2-45

Administration du Ministère . . . . . 1-3, ... 2-13, 2-54 à 2-61
Aide juridique . . . . . 2-12 à 2-16, ... 2-31, 2-42
Allocation d'incapacité exceptionnelle 2-12, 2-31, 2-36
Allocation pour soins . 2-12, 2-31, 2-36
Allocation vestimentaire 2-12, 2-31, 2-36
Allocations . . . . 2-36, 2-43, 2-45 à 2-47, ... 3-8, 3-9, 3-14
Allocations aux anciens combattants . 1-8, ... 2-43, 2-45 à 2-47
Anciens Combattants Canada . 1-3, 1-5, 2-12, 2-13, 2-23, 2-24, 2-31, 2-43, 2-50 à 2-53, 2-65, 2-66, 3-8, 3-9, 3-13, 4-1 à 4-4
Ancien combattant de la marine marchande 1-7, 2-28, 2-30, 2-40
Appels . . . . . 1-3, 2-31, 2-42 . . . . . 3-6 à 3-12, 3-14, 4-3, 4-4
Assurance des anciens combattants 2-13, 2-43, 2-48, 2-49
Assurance des soldats de retour au pays 2-48, 2-49
Atelier d'artisanat des anciens combattants 2-50
Bureau de services juridiques des pensions 1-5, 2-12, 2-13, 2-16, 2-31, 2-42, 4-1
Champs de bataille commémoratifs 2-43, 2-53
Commémoration . . . . . 2-13, ... 2-43, 2-50 à 2-53, 2-55, 2-56
Commission canadienne des pensions . . . . . 1-5, 2-32, 2-38, 2-41, 2-42, ... 3-6 à 3-8, 3-11, 3-13, 4-1
Décisions 2-12, 2-31, 2-42, 3-7 à 3-10, 4-3
Décret sur les prestations pour bravoure 2-35
Demande de pension et processus d'appel . . . . . 4-1 à 4-4
Entretenue de sépultures . . . 2-43, 2-52
Établissement du Ministère 2-13, 2-20, 2-27
Évaluations medicales . . . . 2-34 à 2-36, ... 3-13, 4-3, 4-4
Fiducies et successions 2-43, 2-47, 2-48
Fonds de secours 2-47
Fonds de souvenir 2-51, 2-52
Foyer pour anciens combattants de Saskatoon 2-27
Funérailles et inhumation . . . . 2-13, 2-43, ... 2-50 à 2-52
Gestion des contrats immobiliers 1-3, 2-13, 2-54, 2-60, 2-61
Grand projet de l'État . 2-56, 2-65 à 2-67
Hong Kong 2-55, 2-56
Hôpital Sainte-Anne 1-3, 2-13, 2-20, 2-27
Initiative de coordination des soins de santé 2-24, 2-25
Lits d'accès en priorité . . . . . 2-27 à 2-29
Lois, règlements et décrets importants 6-1, 6-2
Médaille canadienne de volontaire . 2-56
Monuments funéraires 2-50, 2-52
Normes de services 2-19, 2-59, 5-1 à 5-5
Pension d'invalidité . . . . . 2-12, 2-15, ... 2-31 à 2-42, 3-8,
Prestations 1-10, 2-12, 2-13, 2-20, 2-21, ... 2-31, 2-33 à 2-38, 2-43 à 2-46
Priorités du Portefeuille 1-7
Prisonnier de guerre 2-12, 2-35
Profil de la clientèle . . . . . 1-7 à 1-10
Programme d'activités 2-30
Programme «Le Canada se souvient» 2-55, 2-56
Programme pour l'autonomie des anciens combattants . . . . . 2-12, 2-20, ... 2-25 à 2-27, 2-46
Programmes de libre choix 2-24
Projet de la Loi C-67 . . 1-5, 1-13, 2-32, ... 2-38, 2-40 à 2-41, 3-6 à 3-8
Projet de prestation des services 1-9
Projet de remaniement des prestations . . . . . 1-9, 2-16, 2-65 à 2-67
Qualité du service 2-19, 2-59
Restauration des cimetières . 2-43, 2-52
Services de santé 2-20, 2-22, 2-23
Soins de longue durée 2-20, 2-27 à 2-30

Ordonnance sur le paiement à un enfant ou à une personne qui n'est pas saine d'esprit
Règlement sur la corporation dite Last Post Fund de 1995
Décret sur la Croix du Souvenir (Première Guerre mondiale)
Décret sur la Croix du Souvenir (Seconde Guerre mondiale)
Règlement sur l'ajustement annuel des pensions et allocations
Règlement sur la formation des pensionnés
Règlement sur la désignation de personnes et d'organisations
Règlement sur les comités consultatifs régionaux
Règlement sur l'assurance des soldats de retour
Décret sur la pension dans les zones de service spécial
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
Règlement sur les allocations aux anciens combattants
Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 1995
Règlement sur les successions des anciens combattants
Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants
Règlement sur l'assurance des anciens combattants
Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants
Règlement sur le Tribunal d'appel des anciens combattants (révision et appel)
Règlement sur le traitement des anciens combattants
Règlement sur les indemnités de service de guerre

3. Arrangements administratifs

Le Portefeuille partage la responsabilité de l'administration des lois et règlements suivants :

Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada
Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada
Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Halifax

Lois, règlements et décrets importants administrés par le portefeuille des Anciens Combattants

1. Lois

Loi sur le Fonds de bienfaisance de l'armée
Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés
Loi sur le ministère des Anciens combattants
Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils
Loi sur les pensions
Loi d'établissement de soldats
Loi sur les prestations de service de guerre destinées aux agents spéciaux
Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
Loi sur l'assurance des anciens combattants
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants (révision et appel)
Loi sur les indemnités de service de guerre
Loi sur les allocations aux anciens combattants
*Loi sur le Corps féminin de la Marine royale et le South African Military Nursing Service (*Service sud-africain d'infirmières militaires*) (Prestations)*

2. Règlements, décrets et ordonnances

Règlement sur le Fonds de bienfaisance de l'armée
Règlement sur le fonds de secours (AAC et AGC)
Règlement sur les compensations
Décret sur la Médaille canadienne des Volontaires
Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés
Ordonnance sur l'indemnisation des employés civils (Guerre) de l'État
Ordonnance sur le paiement aux personnes à charge de membres décédés ou d'anciens membres
Règlement sur la délégation des pouvoirs (LTAC)
Règlement sur la signature de documents visant l'achat de propriétés
Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation
Décret sur les prestations pour bravoure
Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants

4. **Avantages pour soins de santé - autorisation accordée aux fournisseurs :** Il peut arriver qu'un fournisseur doive obtenir l'autorisation du Ministère avant de fournir des avantages médicaux. Lorsqu'un fournisseur nous téléphone à cette fin, nous lui communiquons la décision le jour même dans 90 p. 100 des cas, et dans les cinq jours ouvrables dans le reste des cas (10 p. 100).

5. **Avantages pour soins de santé - examen des demandes d'avantages médicaux :** Dans 85 p. 100 des cas qui doivent faire l'objet d'un examen spécial, nous mettons à la poste une décision dans les 30 jour ouvrables qui suivent la date de réception de la demande et des renseignements nécessaires, et dans les 60 jours ouvrables dans le reste des cas (15 p. 100).

6. **Avantages pour soins de santé - documenta d'information concernant les avantages médicaux :** Un document d'information portant sur les avantages médicaux et les règles pertinentes est envoyé avec la carte originale de traitement (SCT ou K).

7. **Avantages pour soins de santé - demandes de remboursement de voyage présentées par les anciens combattants :** Nous traitons les demandes dans les 15 jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande et de tous les renseignements nécessaires. Nous vous ferons parvenir alors soit un chèque (si les dépenses sont admissibles) ou une lettre (si elles ne le sont pas).

8. **Avantages pour soins de santé - allocations de traitement :** Les pensionnés pour invalidité sont admissibles à des allocations de traitement pendant les périodes où ils reçoivent des soins aigus à l'égard d'affections ouvrant droit à une pension.

   Lorsque nous recevons un avis selon lequel vous êtes sorti de l'hôpital, nous demandons les renseignements médicaux nécessaires de l'hôpital. Nous mettons à la poste une décision dans les 25 jours ouvrables qui suivent la date de réception de tous les renseignements nécessaires.

9. **Soins de longue durée :** Les bénéficiaires ne sont placés que dans des établissements du Ministère, des établissements contractants ou communautaires qui satisfont aux normes établies par le Conseil canadien d'agrément des établissements de santé ou qui respectent les normes provinciales ou territoriales ou celles du portefeuille des Anciens Combattants.

10. **Pays étrangers - soins en établissement :** Une décision visant à autoriser la prestation de soins dans un établissement d'un gouvernement étranger à l'égard des bénéficiaires admissibles est envoyée dans les trois jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande.

7. **Assurance des anciens combattants - demandes relatives aux décès :** Nous traitons votre demande relative à un décès dans les 30 jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande accompagnée de tous les renseignements nécessaires.

8. **Assurance des anciens combattants - demandes de renseignements concernant les rachats :** Nous accusons réception des demandes de renseignements relatives à la valeur de rachat des polices d'assurance dans les 10 jours ouvrables qui suivent.

9. **Assurance des anciens combattants - demandes de rachat :** Nous mettons un chèque à la poste dans les 30 jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande de rachat d'une police d'assurance.

10. **Décorations et citations - médailles de service :** Nous mettons à la poste gratuitement la première médaille de service dans les dix jour ouvrables (sauf si elle doit être gravée) qui suivent la date de réception d'une demande.

11. **Décorations et citations - remplacement de médailles :** Dans le cas du remplacement d'une médaille, celle-ci est mise à la poste dans les dix jours ouvrables qui suivent la date de réception du paiement.

Soins de santé

1. **Demandes présentées à l'égard du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC) -:** Une décision relative à une demande au PAAC présentée par un bénéficiaire admissible est mise à la poste dans les 30 jours ouvrables qui suivent la réception, dans un bureau de district, de la demande accompagnée de renseignements nécessaires.

2. **Remboursement des dépenses dans le cadre du PAAC :** Nous traitons les demandes de remboursement des dépenses relatives au PAAC, soit par l'envoi d'un chèque (si les dépenses sont approuvées) ou par l'envoi d'une lettre (si elles ne sont pas admissibles), dans les 20 jours ouvrables qui suivent la date de réception de votre demande.

3. **Avantages pour soins de santé - remboursement de dépenses de traitement :** Dans le cas des avantages médicaux qui sont payées sans la carte de traitement (connue sous le nom de carte du SCT ou carte K), un chèque est envoyé si le remboursement est approuvé ou une lettre est envoyée pour vous informer que la demande n'est pas admissible, dans les 20 jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande accompagnée des renseignements nécessaires.

votre changement d'adresse au cours des cinq premiers jours ouvrables du mois, votre chèque vous parviendra à temps à votre nouvelle adresse au cours de ce même mois.

7. **Dépôt direct des pensions d'invalidité :** Toutes les demandes de dépôt directe sont traitées dans les deux jours ouvrables qui suivent la date de réception des demandes à l'Administration centrale, à Charlottetown. Toutefois, pour que votre chèque soit déposé à temps dans votre compte chaque mois, il faut compter le temps nécessaire pour le traitement du paiement. Dans la mesure où le Ministère reçoit votre demande relative au dépôt direct au cours des cinq premiers jours ouvrables du mois, votre chèque sera déposé à temps dans votre compte bancaire au cours de ce même mois.

Soutien du revenu

1. **Allocations d'ancien combattant (AAC) - première demande :** Nous accusons réception d'une première demande dans les dix jours ouvrables qui suivent et mettons la décision à la post dans les 45 jours ouvrables qui suivent la date de réception de la demande accompagnée de tous les renseignements nécessaires.

2. **Examen en première instance d'une décision relative à une AAC :** Vous pouvez demander une révision si vous n'êtes pas satisfait de la décision relative à une demande d'AAC. Nous mettons à la poste la décision relative à cette révision dans les 45 jours ouvrables qui suivent la date de réception de votre demande au bureau régional.

3. **Distribution des chèques d'AAC :** Les chèques d'AAC sont livrés l'avant-dernier jour ouvrable bancaire chaque mois.

4. **Fonds de secours - première demande :** Nous mettons à la poste une décision relative aux demandes du Fonds de secours dans les dix jours ouvrables qui suivent la date de réception de votre demande accompagnée de tous les renseignements nécessaires.

5. **Appels interjetés relativement au Fonds de secours :** Nous mettons une décision à la poste dans les 30 jours ouvrables qui suivent la date de réception de votre appel.

6. **Admissibilité à titre d'ancien combattant ayant servi au Canada :** Une décision relative à votre admissibilité à titre d'ancien combattant ayant servi au Canada est mise à la poste dans les 45 jours ouvrables qui suivent la date de réception de votre demande accompagnée de tous les renseignements nécessaires.

Nos lettres sont rédigées dans un langage clair et simple, en gros caractères, avec le moins de termes techniques possibles.

8. **Disponibilité des conseillers :** Il y a toujours au moins un conseiller disponible pendant les heures régulières de bureau dans chaque bureau de district.

9. **Réception des demandes :** Dans les bureaux de district, il y a un membre du personnel d'Anciens Combattants Canada qui est disponible pour recevoir les demandes de remboursement de frais de voyage des anciens combattants ainsi que d'autres réclamations de routine.

Pensions d'invalidité

1. **Vérification annuelle de l'information :** Une fois par année, nous vous ferons parvenir un formulaire intitulé «Déclaration de prestations» que vous devrez remplir et nous retourner. Ce formulaire sert à mettre à jour les renseignements qui figurent à votre dossier et à garantir que vous recevez tous les avantages auxquels vous avez droit.

2. **Examens médicaux aux fins de pension :** Dans la mesure où vous n'occasionnez pas vous-même de retard, vous subissez un examen médical aux fins de pension dans les 30 jours ouvrables qui suivent la date de votre demande, sauf si vous devez consulter un spécialiste ou que l'examen est fait à l'extérieur du Canada.

3. **Rendez-vous avec le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP) :** Les rendez-vous avec un représentant du BSJP sont fixés en-deça d'une semaine après la date de réception de votre demande, sauf si vous acceptez qu'il soit retardé pour des raisons telles que l'obtention des documents du service militaire.

4. **Changement d'avocat :** Dans les bureaux qui comptent plus d'un avocat, vous pouvez changer d'avocat si vous n'êtes pas satisfait des services offerts par celui que l'on vous a assigné.

5. **Entrevues du Bureau de services juridiques des pensions avant l'audition :** Si vous faites appel d'une décision relative à une pension d'invalidité, un représentant du BSJP communiquera avec vous (en personne, au téléphone ou par écrit), au moins une semaine avant l'audition de votre cause afin de discuter de votre cas.

6. **Changement d'adresse pour les pensions d'invalidité :** Tous les changements d'adresse sont traités dans les deux jours ouvrables qui suivent la date de réception de l'avis à l'Administration centrale, à Charlottetown. Pour que votre chèque vous parvienne à temps chaque mois, il faut toutefois compter le temps nécessaire pour l'impression des chèques et la livraison. Dans la mesure où le Ministère reçoit

Normes générales

1. **Heures de service :** Les bureaux sont ouverts huit heures par jour. Lorsque les heures de bureau sont plus longues, un avis est affiché à cette fin au bureau concerné.

2. **Préférence linguistique :** Tous les services sont offerts dans les deux langues officielles à l'Administration centrale à Charlottetown, au bureau de la Capitale nationale à Ottawa, à l'Hôpital Sainte-Anne et aux bureaux de district suivants : Ottawa, Gatineau, Montréal, Québec, Saint John et Campbellton. En outre, les services sont offerts dans les deux langues officielles dans les bureaux régionaux lors des communications écrites et orales par voie des numéros 1-800, des lignes de renseignement pour fournisseurs, et des unités régionales de renseignements.

   Nous assurons des services d'information générale à la population dans les deux langues officielles à l'Administration centrale, à Charlottetown, et au bureau de la Capitale nationale, à Ottawa, ainsi que dans tous les bureaux régionaux et de district, à l'exception de St. John's, de Corner Brook, de Brandon et de Prince George.

3. **Demandes de renseignement - visites au bureau :** Si vous vous présentez au bureau sans rendez-vous, vous pouvez néanmoins discuter de votre cas avec un employé d'Anciens Combattants Canada qui sera en mesure d'y répondre immédiatement ou de vous référer à quelqu'un qui pourra s'en occuper.

4. **Demandes de renseignement - rendez-vous :** Si vous avez un rendez-vous, vous serez reçu dans les dix minutes qui suivent l'heure fixée. En cas de délai, notre personnel vous en expliquera la cause et vous informera de la durée du délai

5. **Demandes de renseignement - demandes téléphoniques :** Nous répondons sur-le-champ à toutes les demandes courantes qui ne nécessitent pas de recherche. Dans les cas où cela s'impose, nous communiquons avec vous dans les cinq jours ouvrables qui suivent afin de vous donner une réponse ou de vous informer où nous en sommes rendus.

6. **Demandes de renseignement - messages téléphoniques :** Nous donnons suite aux messages téléphoniques avant la fin du jour ouvrable suivant.

7. **Demandes de renseignement - correspondance :** Nous répondons à la correspondance qui requiert une réponse ou, le cas échéant, nous en accusons réception par écrit ou par téléphone dans les 15 jours ouvrables qui suivent la date de réception.

3A-1. Si la partie admissibilité de la décision du TAC(RA) est défavorable ou si le requérant la juge inacceptable, ce dernier peut faire une demande d'appel devant un comité d'appel[1] du TAC(RA). Les renseignements soumis lors de la décision initiale sur l'admissibilité et à l'étape du comité de révision sont réexaminés afin de vérifier si la demande du client a été correctement évaluée. À cette étape, seules des pièces justificatives supplémentaires sont acceptées; aucun témoignage oral ne peut être entendu. Le TAC(RA) promulgue sa décision et la communique au requérant. Si l'admissibilité est reconnue, le traitement de la demande reprend à l'étape 3 afin que soit rendue une décision sur l'évaluation.

3É. Si la partie évaluation de la décision d'ACC est défavorable ou si le requérant la juge inacceptable, ce dernier peut faire une demande d'appel devant un comité de révision du TAC(RA). Ce dernier promulgue sa décision et la communique au client. Si l'évaluation est augmentée, la demande passe à l'étape 4, soit celle du paiement.

3É-1. Si la partie évaluation de la décision du TAC(RA) est défavorable ou si le requérant la juge inacceptable, ce dernier peut faire une demande d'appel devant un comité d'appel[2] du TAC(RA). Les renseignements soumis lors de la décision initiale sur l'admissibilité et à l'étape du comité de révision sont réexaminés afin de vérifier si l'évaluation de l'admissibilité du client a été correctement évaluée. À cette étape, seules des pièces justificatives supplémentaires sont acceptées; aucun témoignage oral ne peut être entendu. Le TAC(RA) promulgue sa décision et la communique au requérant. Si l'évaluation est augmentée, la demande passe à l'étape 4, soit celle du paiement.

4. Le requérant reçoit le montant approprié correspondant au montant de l'évaluation.

---

1 Si les renseignements fournis dans la demande ne permettent pas à ACC de déterminer à la fois l'admissibilité et l'évaluation, celui-ci se prononce d'abord sur l'admissibilité puis, lorsqu'il y a plus d'information, sur l'évaluation (étape 3).

2 Au sein du portefeuille des Anciens Combattants, le comité d'appel constitue la dernière étape du processus d'appel; toutefois, le TAC(RA) peut reconsidérer certains cas à la lumière de nouvelles preuves ou s'il y a eu erreur de fait ou de droit.

1. Le client peut présenter une demande de pension en faisant appel aux services gratuits d'Anciens Combattants Canada (ACC) ou à une des nombreuses organisations d'anciens combattants comme la Légion royale canadienne. Il peut également exposer sa propre cause ou retenir, à ses frais, les services d'un avocat.

2. ACC dépose la demande et en accuse réception, demande qui est préparée en fonction des états de service du requérant, de ses dossiers médicaux, de ses antécédents médicaux récents et d'autres documents pertinents. Le médecin principal de district d'ACC peut examiner la pertinence des renseignements médicaux fournis quant à la condition en cause et procéder au besoin à un examen médical.

3. ACC rend sa décision au sujet de la demande. Très souvent, lorsque la première décision est favorable, elle porte à la fois sur l'admissibilité de la personne et sur le montant de la pension[1]. L'admissibilité dépend du service militaire du requérant et du fait que sa blessure ou son état soit lié(e) à ce service. La partie de la décision concernant l'évaluation détermine le degré de l'invalidité. ACC communique sa décision au requérant. Une décision combinée favorable quant à l'admissibilité et à l'évaluation fait en sorte que la demande passe à l'étape 4, soit celle du paiement.

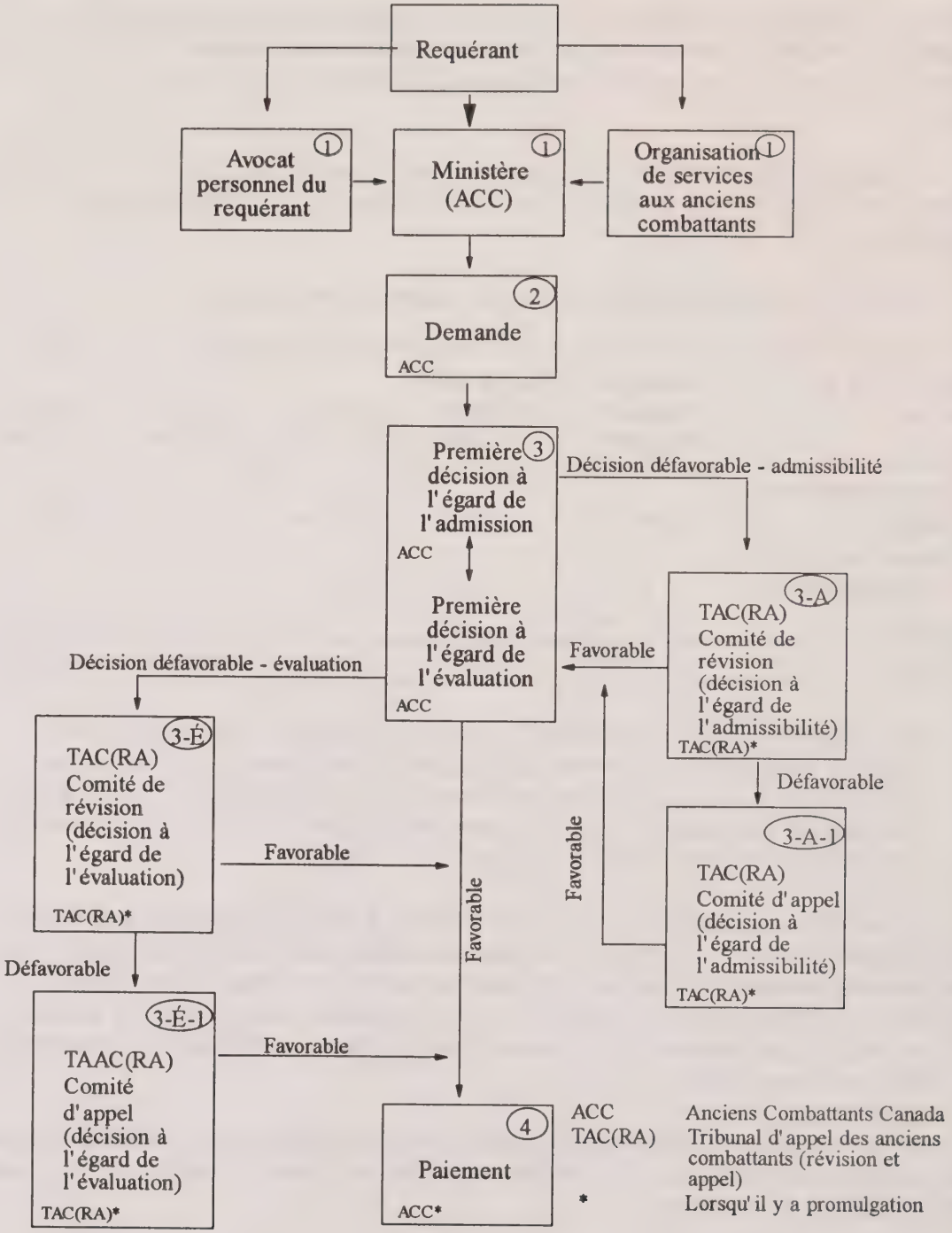
   Si la partie admissibilité ou évaluation de la décision est défavorable et si le requérant a de nouvelles preuves pour appuyer sa demande ou si la décision contient une erreur de fait ou de droit, le Ministre peut décider de réviser la décision (révision ministérielle). ACC communique sa décision au requérant. Une évaluation favorable de la décision combinée admissibilité/évaluation fait en sorte que la demande passe à l'étape 4, soit celle du paiement.

3A. Si la partie admissibilité de la décision d'ACC est défavorable ou si le requérant la juge inacceptable, ce dernier peut faire une demande d'appel devant un comité de révision du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Le TAC(RA) promulgue sa décision et la communique au client. Si l'admissibilité est reconnue, le traitement de la demande reprend à l'étape 3 afin que soit rendue une décision sur l'évaluation.

---

[1] Si les renseignements fournis dans la demande ne permettent pas à ACC de déterminer à la fois l'admissibilité et l'évaluation, celui-ci se prononce d'abord sur l'admissibilité puis, lorsqu'il y a plus d'information, sur l'évaluation (étape 3).

Tableau 2 : Demande de pension et processus d'appel



Demande de pension et processus d'appel à l'intérieur du Portefeuille

Anciens Combattants Canada et le Tribunal des anciens combattants (révision et appel), qui forment le portefeuille des Anciens Combattants, unissent leurs efforts pour accorder une pension aux anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge.

Le total des dépenses de l'activité des pensions devrait s'élever à 1 193 millions de dollars en 1996-1997. Le tableau 1 présente un résumé du plan de dépenses prévu par programme.

Tableau 1 : Dépenses de ressources de l'activité des pensions

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses* 1995-1996	Réel* 1994-1995	Réel* 1993-1994	Réel* 1992-1993
Anciens Combattants Canada	**1 185 564**	1 178 296	1 140 543	1 128 349	1 119 972
Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	**7 659**	7 681	7 841	8 378	8 209
Total	**1 193 223**	1 185 977	1 148 384	1 136 727	1 128 181

* Les ressources de l'ancien Bureau de services juridiques des pensions ont été ajoutées à celles du Programme des Anciens Combattants; celles des anciens Programmes de la Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants ont été ajoutées aux chiffres du nouveau Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

L'activité des pensions est un processus intégré, géré et administré par Anciens Combattants Canada et le Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Les processus de demande de pension et d'appel présentés au tableau 2 (voir page 4-2) précisent le rapport complexe existant entre les organismes concernés. Le tableau montre les principales étapes du processus pour le client. Ces étapes sont expliquées en détail aux pages 4-3 et 4-4.

Pour obtenir des données plus détaillées sur les volumes de la charge de travail des pensions, les ressources et le rendement, le lecteur devrait consulter le Programme pertinent parmi les suivants :

Programme des Anciens Combattants (voir page 2-31); et
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (voir page 3-1).

3. Coût net du Programme

Tableau 10 : Coût total prévu du Programme pour 1996-1997

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses principal 1996-1997**	Plus* Autres coûts	Coût estimatif total du Programme **1996-1997**	1995-1996
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	**7 659**	1 253	**8 912**	8 485

* Les autres coûts comprennent :

	(en milliers de dollars)
· les services fournis sans frais par d'autres ministères :	
- les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux);	427
- l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux);	12
- les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Secrétariat du Conseil du Trésor); et	347
- la rémunération des employés (Développement des ressources humaines).	467

2. Besoins en ressources humaines

Tableau 9 : Détails des besoins en ressources humaines

	Équivalents temps plein				
	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1996-1997
Nominations par décret	**40**	40	36	45 600 - 170 500	82 000
Scientifique et professionnelle					
Droit	**1**	1	1	29 870 - 128 900	--
Médecine	**1**	1	1	53 980 - 114 907	--
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**20**	20	21	17 994 - 75 002	48 000
Administration des programmes	**1**	1	1	17 994 - 75 002	--
Soutien administratif					
Administration et réglementation	**15**	15	14	16 999 - 41 724	29 000
Secrétariat	**27**	27	25	16 847 - 41 991	31 000

Nota : 1. L'expression «équivalents temps plein» (ÉTP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

2. La colonne «Échelle des traitements actuelle» montre les échelles de traitement par groupe professionnel, au 1er octobre 1995.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Les tableaux 8 et 9 montrent le Budget des dépenses 1996-1997 pour le nouveau Tribunal des anciens combattants (révision et appel); le Budget des dépenses 1995-1996 est redressé (voir tableau 10, à la page 1-14); les chiffres réels pour 1994-1995 sont les sommes combinées de l'ancienne Commission canadienne des pensions et de l'ancien Tribunal d'appel des anciens combattants (voir page 3-5).

Tableau 8 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses* 1995-1996	Réel 1994-1995
Ressources humaines			
Traitements et salaires	**5 983**	5 996	5 729
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**868**	779	790
	6 851	6 775	6 519
Biens et services			
Transport et communications	**567**	632	896
Information	**10**	11	10
Services professionnels et spéciaux	**79**	62	125
Locations	**49**	66	78
Achat de services de réparation et d'entretien	**8**	8	8
Services publics, fournitures et approvisionnements	**42**	74	76
	755	853	1 193
Total des dépenses de fonctionnement	**7 606**	7 628	7 712
Dépenses en capital	**53**	53	129
Total des dépenses	**7 659**	7 681	7 841

* Budget des dépenses 1995-1996 après redressement.

composé de deux membres ou, avec l'agrément du demandeur, d'un seul membre désigné par le président pour rendre décision sur toute question liée à la demande de révision présentée au Tribunal en vertu de la *Loi sur les pensions*.

Un demandeur qui n'est pas d'accord avec une décision rendue par le comité de révision du Tribunal peut en appeler de cette décision devant un comité d'appel du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Comités d'appel : Un demandeur peut en appeler d'une décision à l'égard d'une pension, prise par le comité de révision, devant un comité d'appel du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Aucun membre du comité de révision qui a précédemment entendu le cas ne peut faire partie du comité d'appel. Ce dernier doit être composé d'au moins trois membres désignés par le président et avoir la compétence exclusive pour réviser toute décision rendue en vertu de la *Loi sur les pensions* et statuer sur toute question liée aux appels. La décision de la majorité des membres du comité d'appel est obligatoire et définitive.

Un comité d'appel peut également réviser tout appel définitif interjeté devant le Tribunal en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, ainsi que toute question liée à cet appel formulée par des clients d'Anciens Combattants Canada qui ne sont pas d'accord avec une décision à l'égard d'une allocation. La décision de la majorité des membres du comité d'appel est obligatoire et définitive; cependant, un appel peut relever de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard d'une décision d'un comité d'appel pour ce qui constitue un revenu ou ce qui est la source de revenu d'une personne ou de son conjoint, ou les deux, en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* ou de la Partie XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*.

Un appelant peut faire une présentation écrite au comité d'appel, ou se présenter devant lui en personne ou se faire représenter à ses propres frais pour présenter ses preuves et ses arguments. Le comité d'appel n'entend pas de témoignage oral.

Lorsque l'appelant soulève une question d'interprétation relative à la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*, la *Loi sur les pensions*, toute autre loi du Parlement ou ses règlements avant d'interjeter un appel, le Tribunal doit informer la personne ou les organisations concernées et leur donner la possibilité de présenter leurs arguments sur la question avant de prendre toute décision.

Le nouveau diagramme du Processus de demande de pension et recours en appel est présenté à la page 4-2.

Le tableau 7 montre l'évolution de la charge de travail entre les anciens programmes de la Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants et le nouveau Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Tableau 7 : Volumes de la charge de travail du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (TAC(RA))

	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996 (du 15 sept. 1995 au 31 mars 1996)	Réel 1995-1996 (au 14 sept. 1995)	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994
Programme de la Commission canadienne des pensions					
Cas en attente d'une audition en deuxième instance	s. o.	s. o.	5 173	3 389	3 200
Audition devant le comité d'examen/d'évaluation	s. o.	s. o.	2 211	7 810	7 142
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants					
Cas reçus	s. o.	s. o.	1 319	2 413	2 485
Cas retirés	s. o.	s. o.	35	96	179
Décisions promulguées	s. o.	s. o.	1 067	2 110	2 203
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)					
Cas reçus	9 200	4 900	s. o.	s. o.	s. o.
Cas retirés	150	85	s. o.	s. o.	s. o.
Cas entendus	9 600	5 200	s. o.	s. o.	s. o.
Décisions promulguées	3 800	1 900	s. o.	s. o.	s. o.

s. o. (sans objet)

Comités de révision : Si un client d'Anciens Combattants Canada n'est pas d'accord avec une décision rendue par le Ministère à l'égard du droit à pension ou d'une évaluation, il peut présenter une demande de révision de cette décision au Tribunal des anciens combattants (révision et appel). En vertu de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*, le Tribunal peut constituer un comité de révision

Tableau 5 : Appels entendus et promulgués - pensions, programme du Tribunal d'appel des anciens combattants

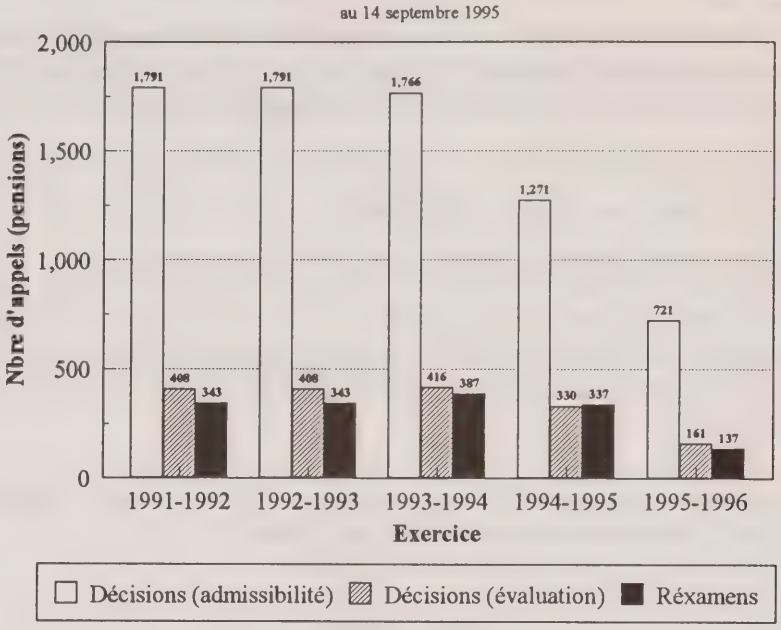
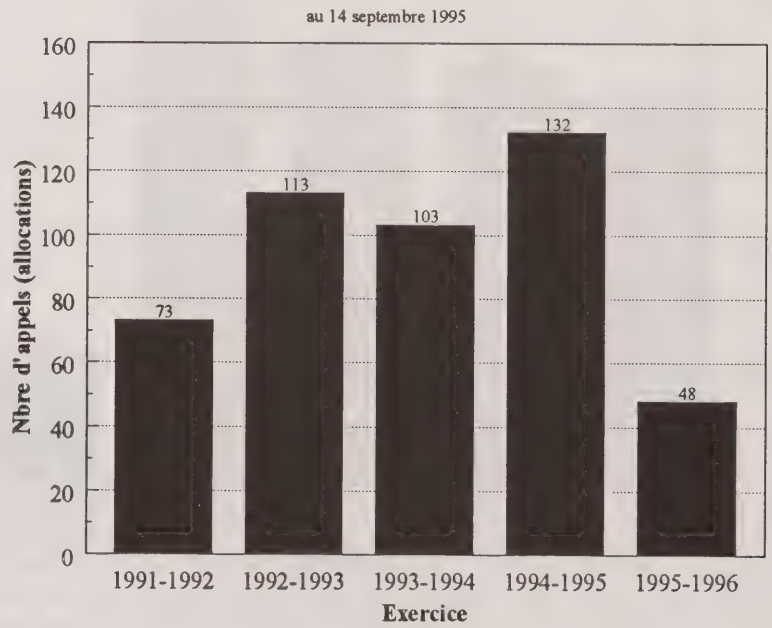


Tableau 6 : Appels entendus et promulgués - allocations, Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants



D. Perspective de planification

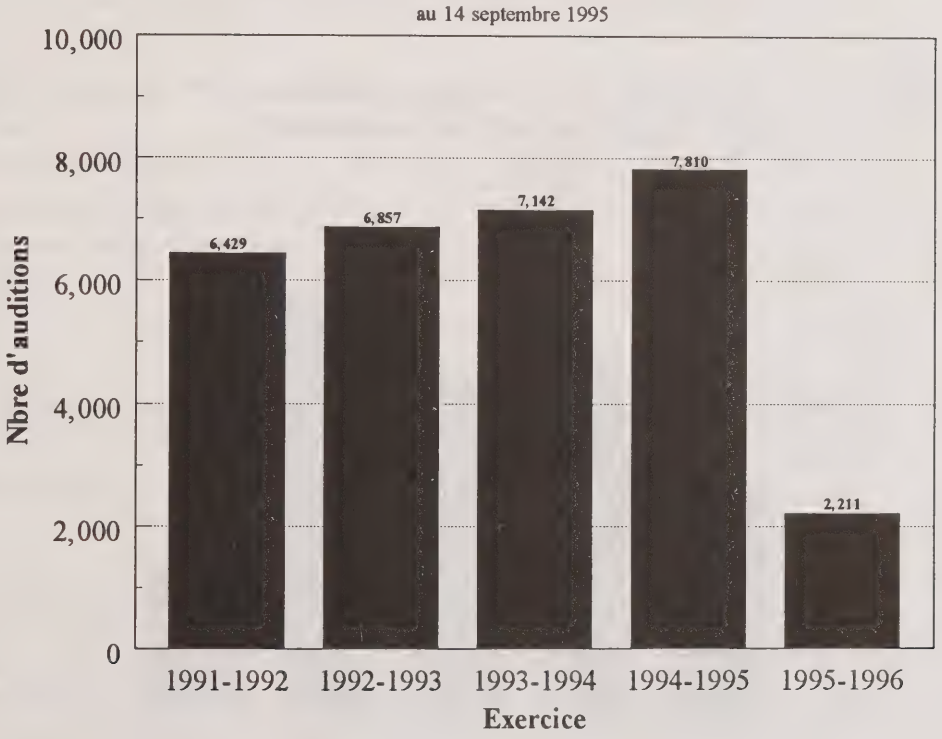
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

La clientèle du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) est déterminée par le nombre de demandes de révision et d'appels envoyées par le Bureau de services juridiques des pensions, les organisations d'anciens combattants et chacun des combattants.

E. Données sur le rendement du Programme

Puisque le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) n'a débuté officiellement ses activités que le 15 septembre 1995, les tableaux 4, 5 et 6 montrent la charge de travail réelle, entre 1991-1992 et le 15 septembre 1995, des anciens Programmes de la Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants.

Tableau 4 : Audition des comités d'examen et d'évaluation, Programme de la Commission canadienne des pensions

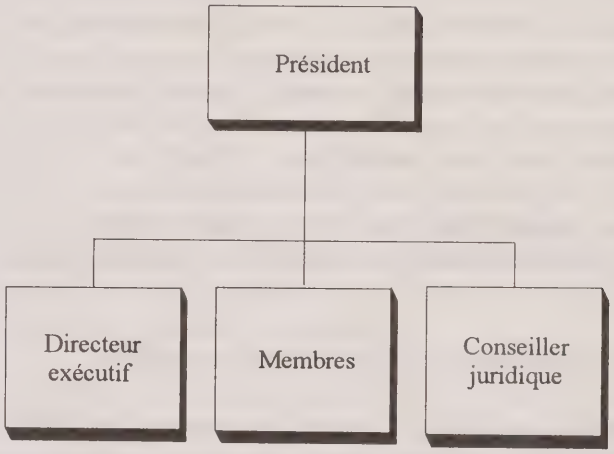


Les activités du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), dirigées par le directeur exécutif, consistent à offrir des conseils à la direction supérieure et aux membres du Tribunal, à coordonner la prestation de services financiers, administratifs et de ressources humaines au Tribunal, à préparer des exposés de cas pour les audiences de révision et les appels, à promulguer les décisions des comités de révision et d'appel, à offrir des services de secrétariat et de soutien, de gestion des dossiers et de référence, de même qu'un programme d'assurance de la qualité.

Un conseiller juridique interne fournit au Tribunal des avis juridiques sur les décisions relatives aux pensions et aux allocations.

Des détails sur l'organisation, les ressources et les fonctions du Tribunal se trouvent au tableau 3.

Tableau 3 : Organisation et ressources



	Budget des dépenses principal 1996-1997
Ressources humaines (ÉTP*)	**105**
Coûts de fonctionnement	**7 659 000 $**

* L'expression «équivalent temps plein» (ÉTP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines basée sur les niveaux moyens d'emploi. L'ÉTP tient compte de la période de travail d'un employé durant chaque semaine, en calculant le nombre d'heures de travail attribuées par rapport aux heures de travail prévues. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

qu'est le revenu d'une personne ou de son conjoint, ou des deux, aux fins de la *Loi sur les allocations des anciens combattants* ou de la partie XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils.*

3. Objectif du Programme

L'objectif du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) est d'offrir aux anciens combattants, à certains civils et/ou aux personnes à leur charge un système de révision et appel qui fasse en sorte qu'ils reçoivent la totalité des avantages auxquels ils ont droit aux termes de la *Loi sur les pensions*, de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* et des lois connexes.

4. Description du Programme

Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) révise toute décision avec laquelle n'est pas d'accord un ancien combattant ou une autre personne et qui a été rendue par Anciens Combattants Canada en ce qui a trait aux pensions d'invalidité; il entend également les appels interjetés par les personnes qui ne sont pas d'accord avec la décision du comité de révision du Tribunal. De plus, ce dernier entend les appels de dernière instance portant sur les allocations d'ancien combattant, qui sont interjetés par les personnes qui ne sont pas d'accord avec la décision rendue par Anciens Combattants Canada. Le Tribunal interprète aussi la *Loi sur les pensions*, la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*, la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, et les autres lois connexes.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) s'occupe principalement des pensions, mais il consacre également une partie de ses efforts aux allocations.

Structure de l'organisation : Le Tribunal est constitué d'un président, d'un maximum de 29 membres, d'un certain nombre de membres temporaires selon la charge de travail du Tribunal, ainsi que d'une Section des opérations. L'administration centrale du Tribunal se trouve à Charlottetown et des audiences ont lieu partout au Canada, dans les villes et aux dates établies par le président.

Le président, nommé par le gouverneur en conseil, définit l'orientation du Programme, établit des liens avec la direction supérieure d'Anciens Combattants Canada et les organismes centraux, et formule la politique.

Les membres, également nommés par le gouverneur en conseil, remplissent les fonctions décisionnelles de révision des décisions relatives à la pension d'invalidité rendues par Anciens Combattants Canada ou d'appel des décisions rendues par le comité de révision du Tribunal. Ils remplissent également les fonctions décisionnelles d'appel définitif des décisions liées aux allocations d'ancien combattant rendues par Anciens Combattants Canada.

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 1994-1995, pour le Programme de la Commission canadienne des pensions et le Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants, ont eu un écart de moins de 1 p. 100 par rapport au Budget des dépenses principal de 1994-1995 et étaient constituées de plusieurs éléments mineurs.

C. Données de base

1. Introduction

L'Étude d'évaluation des pensions de 1992 a identifié des secteurs permettant de rationaliser le processus relatif aux pensions d'invalidité et de réduire le temps de traitement de près de 50 p. 100. La majorité des recommandations qui n'exigent pas de modifications législatives avaient été mises en oeuvre précédemment. La plupart des autres recommandations avaient été mises en oeuvre par l'adoption du projet de loi C-67.

Les changements organisationnels ont conduit au transfert des fonctions décisionnelles liées aux décisions initiales en matière du droit à pension et de l'évaluation de l'invalidité à Anciens Combattants Canada et des autres fonctions de révision et d'appel de l'ancienne Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants vers le nouveau Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), établi en septembre 1995, est administré par le Tribunal des anciens combattants (révision et appel), organisme indépendant quasi-judiciaire qui rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Anciens Combattants.

Le Tribunal rend des décisions sur les appels à deux niveaux, le premier étant le niveau de révision et le second, le niveau d'appel. Le niveau de révision prévoit des audiences pour les requérants et les prestataires qui ne sont pas d'accord avec les décisions touchant la pension d'invalidité rendues par Anciens Combattants Canada. Le niveau d'appel prévoit que le Tribunal rende des décisions sur des appels définitifs quant aux décisions du ministère touchant les allocations d'ancien combattant et les décisions du comité de révision du Tribunal.

2. Mandat

Le mandat du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), en ce qui a trait à la compétence exclusive pour réviser toute décision rendue en vertu de la *Loi sur les pensions,* la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* ou toute autre loi adoptée par le Parlement, et statuer sur toute question liée à la demande de révision, découle de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel).*

Dans le portefeuille des Anciens Combattants, le Tribunal est le tribunal de dernière instance pour les appels touchant des décisions liées à des demandes de prestations et des allocations d'invalidité. Toutefois, il revient à la Cour canadienne de l'impôt d'interjeter appel d'une décision d'un tribunal de révision pour déterminer ce

B. Rendement récent

1. Points saillants

Le principal élément à retenir du Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) pour 1995-1996 a été l'application du projet de loi C-67 à compter du 15 septembre 1995.

Les points saillants du rendement pour l'exercice 1994-1995 sont notamment :

- pour l'ancien Programme de la Commission canadienne des pensions :
  - les décisions rendues à l'égard des demandes présentées en première instance ont diminué de 7,8 p. 100 comparativement aux niveaux de 1993-1994, passant de 13 299 à 12 257; et
  - le nombre d'auditions des comités d'examen et des comités d'évaluation a augmenté de 9,4 p. 100 comparativement aux niveaux de 1993-1994, passant de 7 142 à 7 810;

- pour l'ancien Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants :
  - 2 413 cas ont été reçus;
  - 2 147 cas ont été entendus;
  - 2 110 décisions touchant la pension, les allocations et le réexamen ont été prises; et
  - 96 cas ont été retirés.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995		
	Réel	Budget des dépenses principal	**Différence**
Programme de la Commission canadienne des pensions			
Pensions	4 695	4 660	**35**
Ressources humaines* (ÉTP)	57	57	**0**
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants			
Pensions	3 146	3 170	**(24)**
Ressources humaines* (ÉTP)	43	48	**(5)**

* Pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines, voir le tableau 9, page 3-16.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1996-1997

1. Points saillants

L'adoption du projet de loi C-67, le 22 juin 1995, s'est traduite par la fusion du Tribunal d'appel des anciens combattants et de la Commission canadienne des pensions pour former le nouveau Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Dès sa première année, le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) prévoit les activités suivantes :

- mettre en oeuvre les dispositions du projet de loi C-67 visant à simplifier le processus relatif aux pensions;
- réduire l'arriéré des cas de révision et d'appel; et
- participer aux initiatives du Portefeuille, par exemple au programme d'assurance de la qualité.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers du Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice en cours, sont indiqués au tableau 1.

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Différence
Pensions	**7 659**	7 681	(22)
Ressources humaines* (ÉTP)	**105**	105	(0)

* Pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines, voir le tableau 9, page 3-16.

Explication de la différence : La diminution constaté entre le Budget principal des dépenses de 1995-1996 et celui de 1996-1997, qui à été de 22 000 $, soit moins de un pour cent, réflète différents postes de peu d'importance.

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Étant donné que le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) n'est entré en vigueur que le 15 septembre 1995, les données qui suivent montrent l'utilisation des ressources des anciens Programmes de la Commission canadienne des pensions et du Tribunal d'appel des anciens combattants, pour l'exercice financier 1994-1995.

Crédit (en dollars)		Budget des dépenses principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)			
	Programme de la Commission canadienne des pensions			
10	Dépenses du Programme	4 214 000	4 309 690	**4 248 810**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	446 000	446 000	**446 000**
	Total - Budgétaire	4 660 000	4 755 690	**4 694 810**
	Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants			
20	Dépenses du Programme	2 826 000	2 826 000	**2 802 100**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	344 000	344 000	**344 000**
	Total - Budgétaire	3 170 000	3 170 000	**3 146 100**

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		**Budget principal 1996-1997**	Budget principal 1995-1996*
	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)		
10	Dépenses du Programme	**6 791**	6 902*
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**868**	779*
	Total du Programme	**7 659**	7 681*

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)		**Budget principal 1996-1997**
	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	
10	Tribunal des anciens combattants (révision et appel) - Dépenses du Programme	**6 791 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**		Budget principal
	Budgétaire	**Total**	
	Fonctionnement		1995-1996
Pensions	7 659	**7 659**	7 681*
	7 659	**7 659**	**7 681***

* Budget des dépenses principal de 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10, page 1-14).

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 3-4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 3-5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1996-1997
   1. Points saillants 3-6
   2. Sommaire des besoins financiers 3-6
B. Rendement récent
   1. Points saillants 3-7
   2. Examen des résultats financiers 3-7
C. Données de base
   1. Introduction 3-8
   2. Mandat 3-8
   3. Objectif du Programme 3-9
   4. Description du Programme 3-9
   5. Organisation du Programme en vue de son exécution 3-9
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 3-11
E. Données sur le rendement du Programme 3-11

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 3-15
   2. Besoins en ressources humaines 3-16
   3. Coût net du Programme 3-17

Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

1996-1997
Plan de dépenses

6. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme des Anciens Combattants ne comprend que les dépenses à imputer sur ses crédits votés et prévus par une loi. Le tableau 37 présente d'autres éléments de coût, ainsi que les recettes prévues, dont il faut tenir compte pour établir le coût estimatif net du Programme.

Tableau 37 : Coût net du Programme en 1996-1997

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses principal 1996-1997**	Plus* autres coûts	Coût total du Programme	Moins recettes	Coût estimatif net du Programme	
					1996-1997	1995-1996**
Programme des Anciens Combattants	**1 931 400**	23 032	1 954 432	50 193	1 904 239	1 957 553

* Les autres coûts comprennent :

(en milliers de dollars)

· les services fournis sans frais par d'autres ministères :

- les locaux (Travaux publics et Services gouvernementaux); 12 908
- l'administration de la rémunération faisant partie du traitement de la paye (Travaux publics et Services gouvernementaux); 380
- les avantages sociaux des employés qui couvrent la part de l'employeur des primes d'assurance et des coûts payés (Conseil du Trésor); 7 934
- la rémunération des employés (Développement des ressources humaines); et 1 411
- services juridiques (Justice). 399

** Coûts estimatifs du Programme de 1995-1996 après redressement, afin d'y inclure ceux de l'ancien Programme du Bureau de services juridiques des pensions.

Tableau 36 : Sources de recettes selon la catégorie et la province (exercice 1994-1995 - en milliers de dollars)

Prov.	Intérêts sur les prêts consentis en vertu de la LTAC	Régimes provinciaux d'assurance méd. et hosp.	Autres services aux malades hospitalisés	Confection des coquelicots du jour du Souvenir	Remboursement des dépenses de l'année précédente	Recouvrement des pensions de gouvernements étrangers	Autres	Total
T.-N.	5		351		22		6	384
N.-É.	70		3 012		267		19	3 368
Î.-P.-É.	20				--			20
N.-B.	53				13			66
Qué.	82	24 053	4 517		617		264	29 533
Ont.	505		5 034		238		85	5 862
Man.	68		920		319		16	1 323
Sask.	276		575		2		12	865
Alta.	124		(7)		5		--	122
C.-B.	89		629		70		102	890
C.N.*					23		116	139
A C								
Ch'town	20		15 031	1 524	3 415	4 052	13	9 024
Total	1 312	24 053	15 031	1 524	4 991	4 052	633	51 596

* C.N. = Bureau de la Capitale nationale, à Ottawa

5. Recettes

Le tableau 35 fait état des recettes produites. Celles-ci sont créditées directement au Trésor et ne doivent pas servir dans le cadre de l'exécution du Programme. L'information sur les recettes reçues selon la catégorie et la province est présentée au tableau 36.

Tableau 35 : Sources de recettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Intérêts sur les prêts consentis en vertu de la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*	**1 000**	1 700	1 312
Régimes provinciaux d'assurance médicale et d'hospitalisation	**20 900**	22 200	24 053
Autres services aux malades hospitalisés	**18 600**	19 807	15 031
Confection des coquelicots du jour du Souvenir (Vetcraft)	**0**	0	1 524
Remboursement des dépenses de l'année précédente	**5 000**	7 000	4 991
Recouvrement des pensions de gouvernements étrangers et services aux anciens combattants étrangers	**4 000**	3 500	4 052
Autres	**693**	1 000	633
	50 193	55 207	51 596

Tableau 34 : Détails des subventions et des contributions (suite)

(en dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Commonwealth War Graves Commission	**6 648 000**	5 648 000	5 356 660
Cimetière commémoratif des Nations Unies en Corée	**60 000**	50 000	51 115
(L) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	**10 000**	10 000	0
(L) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	**539 000**	539 000	309 693
Administration du Ministère			
Paiements en vertu de la *Loi sur les indemnités de service de guerre* (S.R.C., 1970, ch. W-4)			
(L) Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8	**2 000**	2 000	0
(L) Remboursements en vertu de l'article 15 pour l'ajustement de compensation conformément à la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*	**10 000**	10 000	495
	1 250 934 000	1 283 038 000	1 251 460 606
Contributions			
Soins de santé			
Contributions accordées aux anciens combattants, en vertu du PAAC, en vue d'aider à payer les coûts des soins complémentaires de santé qui ne sont pas couverts par les programmes de santé provinciaux	**161 466 000**	167 000 000	162 342 814
Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère	**6 957 000**	20 822 000	31 595 446
Pensions			
Indemnisation pour perte de gains	**0**	70 000	37 239
	168 423 000	187 892 000	193 975 499
	1 419 357 000	1 470 930 000	1 445 436 105

4. Paiements de transfert

Le tableau 34 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 34 : Détails des subventions et des contributions

(en dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Subventions			
Soins de santé			
Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants	**200 000**	200 000	53 204
Allocation de traitement et prestations connexes	**1 500 000**	1 500 000	1 053 995
Pensions			
Pensions d'invalidité et décès, et l'aide à l'inhumation	**1 158 990 000**	1 151 596 000	1 112 435 179
Paiements en vertu du *Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation*	**750 000**	750 000	689 950
Paiements de prestations pour bravoure	**71 000**	71 000	21 945
Soutien financier			
Allocations aux anciens combattants	**62 679 000**	103 000 000	107 413 810
Assistance accordée en conformité avec les dispositions du *Règlement sur le Fonds de secours*	**2 000 000**	2 000 000	1 550 187
Fonds de bienveillance de l'Armée	**18 000**	18 000	18 000
Légion royale canadienne	**0**	9 000	9 000
Association canadienne des anciens combattants au Royaume-Uni	**1 000**	1 000	1 000
Enfants des anciens combattants décédés - Aide à l'éducation	**354 000**	400 000	307 977
Formation universitaire et professionnelle	**484 000**	700 000	751 502
Aide aux anciens combattants canadiens - District d'outre-mer	**390 000**	390 000	388 997
Remboursement en vertu du paragraphe 10(3) de la *Loi sur la réadaptation des anciens combattants* (R.S.C. 1970 ch. V-5)	**2 000**	2 000	0
Fonds du Souvenir	**16 226 000**	16 142 000	21 047 897

Réalisations : L'étape du concept s'est terminée en février 1995 avec l'élaboration d'une solution administrative pour Anciens Combattants. Pour arriver à cette solution, quatre options ont été examinées, notamment l'intégration des besoins en prestation des services d'Anciens Combattants au RPSC élaboré pour les Programmes de la sécurité du revenu (PSR) de Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Cette étape une fois franchie, il a été décidé que le RPSC élaboré pour les PSR serait utilisé et modifié en fonction des besoins d'ACC. On tire ainsi profit de l'investissement de la Couronne en vue de trouver une solution d'affaires d'avant-garde pour PSR, on utilise les composantes de la technologie de l'information provenant de cette initiative, et enfin, on développe la fonctionnalité supplémentaire nécessaire pour répondre aux besoins opérationnels particuliers d'Anciens Combattants et prépare le Ministère à faire face à l'avenir.

L'approbation préliminaire du projet par le Conseil du Trésor, reçue en février 1995, a permis de passer à la partie 1 de l'étape de la définition du projet. Pendant cette étape, le PRP travaillera en étroite collaboration avec PSR et EDS Canada Ltd., qui est l'entrepreneur chargé de constituer le réseau de PSR. Le PRP préparera un énoncé des besoins pour un RPSC adapté à Anciens Combattants. En juin 1996, on fera la demande d'approbation par le Conseil du Trésor afin d'exécuter la partie II de l'étape de la définition.

Un examen continu du PRP, qui a débuté en 1995-1996, porte sur l'analyse coût-avantage et l'analyse de rentabilisation du projet, la conformité au processus de gestion de projet tel qu'il est décrit par le Secrétariat du Conseil du Trésor, l'incidence sur les ressources humaines du PRP, et la précision et la pertinence des documents clés au regard de chaque étape du projet.

pourraient subir une influence du fait de ce projet; le comité a approuvé la stratégie d'acquisition du projet, à savoir un marché à fournisseur unique, en l'occurence EDS Canada Ltd, maître d'oeuvre du RPSC des PSR.

De même, puisque nous disons de ce projet qu'il intéresse le Portefeuille tout entier, le sous-ministre d'Anciens Combattants Canada est le chef de projet désigné pour le PRP d'Anciens Combattants.

Principaux jalons : Voici les principaux jalons et dates du PRP.

Lancement du Projet	avril 1993
Étape de pré-initiation	août 1993 (approbation par le Conseil du Trésor de l'étape du lancement (du concept))
Étape du lancement (concept)	février 1995 (Approbation préliminaire de projet (APP) pour la Partie I de létape de la définition)
Étape de la définition - Partie I	juin 1996 (Approbation préliminaire de projet (APP) requise pour la partie II de l'étape de la définition)
Étape de la définition - Partie II	mai 1997 (Approbation effective de projet (AEP) requise pour l'étape de la mise en oeuvre)
Étape de la mise en oeuvre	décembre 1999

Tableau 33 : Résumé des coûts

(en milliers de dollars)	Estimation courante du total des coûts	Dépenses au 1er septembre 1995
Pré-initiation (I-AD)	44	44
Étape du concept (I-AD)	13 720	12 260
Étape de la définition - partie I (I-APP/CT)	8 440	2 880
Étape de la définition - partie II* (I-APP/CT)	27 150	--
Étape de la mise en oeuvre (I-AEP/CT)	75 880	--
Total du programme	125 630	15 580

* Les coûts généraux du projet seront réévalués à deux prochaines occasions. L'estimation des coûts généraux devrait diminuer en raison des modifications récentes apportées au Programme de réaménagement des effectifs et aux Programmes d'encouragement à la retraite et aux départs anticipés.

3. Grand projet de l'État

Introduction : Le Projet de remaniement des prestations (PRP) consistera à intégrer les besoins en prestation de services d'Anciens Combattants au Réseau de prestation des services aux clients (RPSC) qui est actuellement développé pour la Direction générale des Programmes de la sécurité du revenu (PSR) de Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Le projet a été évalué comme étant à haut risque et qualifié de Grand projet de l'État. Le PRP d'Anciens Combattants a reçu l'approbation préliminaire de projet pour ce qui est de la partie I de l'étape de la définition du projet le 9 février 1995.

Vue d'ensemble : L'objectif du PRP est de développer et de mettre en oeuvre une solution administrative rentable qui assurera la continuité, à long terme, des services aux anciens combattants et aux personnes qui sont à leur charge. Le projet permettra aussi au Portefeuille de se préparer aux changements à venir lorsqu'on jugera qu'il n'est plus pratique d'avoir un ministère distinct qui se consacre uniquement aux anciens combattants.

Pour atteindre cet objectif, le PRP planifiera, définira, développera et mettra en oeuvre un nouveau Réseau intégré de prestation des services aux clients (RPSC) relatif aux pensions d'invalidité et aux programmes de soutien financier et de soins de santé. La mise en oeuvre du RPSC aura pour effet d'améliorer le service aux clients et l'efficacité des opérations.

Depuis qu'il a vu le jour en avril 1993, le PRP est passé par différentes étapes, dont celle antérieure au lancement dont la finalité première était d'examiner les possibilités de partenariat avec la Direction générale des PSR de Développement des ressources humaines Canada (faisant partie alors du ministère de la Santé et du Bien-être social). Au mois d'août 1993, le Conseil du Trésor approuvait l'étape du lancement (du concept). Celle-ci a pris fin en février 1995 avec l'élaboration d'une solution administrative pour ACC qui propose l'élaboration et la mise en oeuvre d'un Réseau de prestation des services aux clients (RPSC).

Le PRP est maintenant à l'étape de la définition du projet, laquelle aura pour résultat l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre détaillée portant sur un nouveau Réseau de prestation des services aux clients, en plus d'activités visant à préparer Anciens Combattants Canada aux changements à venir. L'étape de la définition se divise en deux parties, dont la première devrait se terminer en juin 1996. On passera à la deuxième partie de l'étape une fois l'approbation obtenue par le Conseil du Trésor; les travaux devraient se terminer en mai 1997. L'approbation par le Conseil du Trésor sera ensuite exigée pour l'étape de la mise en oeuvre. Cette dernière étape est prévue, si elle est approuvée, pour mai 1997, et la mise en oeuvre complète pour le mois décembre 1999.

Ministères directeurs et participants : Anciens Combattants Canada exécute le projet en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor et de la Direction générale des Programmes de la sécurité du revenu (PSR) de Développement des ressources humaines Canada (DRHC). On a de plus mis sur pied un comité consultatif supérieur du projet (CCSP), qui se compose de représentants de tous les ministères qui

Tableau 32 : Détails des besoins en ressources humaines selon la catégorie professionnelle

	Équivalents temps plein				
	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1996-1997
Nominations par décret[1]	**4**	5	5	45 600 - 170 500	80 000
Groupe de la direction[2]	**38**	38	40	63 300 - 128 900	84 000
Scientifique et professionnelle					
Économique, sociologie et statistique	**11**	11	12	20 600 - 87 241	62 000
Sciences domestiques	**8**	9	9	44 825 - 82 369	57 000
Droit	**32**	31	33	29 870 - 128 900	83 000
Médecine	**52**	52	50	53 980 - 114 907	90 000
Sciences infirmières	**254**	263	261	35 000 - 80 893	58 000
Ergothérapie et physiothérapie	**16**	16	17	42 239 - 72 929	60 000
Pharmacie	**4**	4	5	23 332 - 68 180	56 000
Psychologie	**5**	5	5	31 302 - 72 897	55 000
Service social	**7**	7	8	27 242 - 67 781	45 000
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**270**	284	299	17 994 - 75 002	45 000
Gestion des systèmes d'ordinateur	**108**	97	100	24 060 - 78 759	46 000
Gestion des finances	**79**	84	79	15 981 - 71 883	53 000
Services d'information	**21**	23	21	17 849 - 67 814	52 000
Organisation et méthodes	**26**	34	32	17 635 - 72 700	48 000
Gestion du personnel	**56**	56	59	16 882 - 69 291	51 000
Administration des programmes	**83**	70	71	17 994 - 75 002	45 000
Achat et approvisionnement	**11**	11	11	16 781 - 72 700	39 000
Programmes de bien-être social	**361**	361	361	19 533 - 72 700	46 000
Stagiaires en gestion	**2**	2	3	29 562 - 50 388	40 000
Technique					
Dessin et illustrations	**2**	2	2	20 448 - 52 986	35 000
Soutien technologique et scientifique	**37**	37	41	18 457 - 66 859	46 000
Techniciens divers	**34**	35	34	16 608 - 73 190	40 000
Soutien des sciences sociales	**15**	20	22	16 608 - 75 927	45 000
Soutien administratif					
Traitement mécanique des données	**2**	2	2	17 680 - 48 804	33 000
Commis aux écritures et aux règlements	**938**	954	962	16 999 - 41 724	30 000
Secrétariat	**113**	128	126	16 847 - 41 991	31 000
Exploitation					
Manoeuvres et hommes de métier	**39**	39	41	20 495 - 51 174	34 000
Services divers	**4**	4	4	17 489 - 53 544	28 000
Chauffage, force motrice et opération des machines fixes	**11**	12	11	24 898 - 49 943	33 000
Services hospitaliers	**512**	546	533	18 255 - 44 943	28 000
Autres (y compris les étudiants d'été)	**31**	33	38		

Nota 1. L'expression «équivalents temps plein» (ÉTP) désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondées sur les niveaux moyens d'emploi. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

2. La colonne de l'échelle actuelle désigne les échelles de traitement selon le groupe professionnel au 1er octobre 1995.

[1]Comprennent toutes les nominations au niveau de sous-ministre et toutes les nominations par décret.

[2]Comprend tous les postes EX-1 à EX-5.

2. Besoins en ressources humaines

Les charges de personnel du Programme des Anciens Combattants, de 137 millions de dollars, représentent 73 p. 100 des dépenses brutes de fonctionnement (notamment les prestations, les services et les paiements de transfert aux clients) du Programme pour l'année 1996-1997. L'information sur l'utilisation des ressources humaines, selon l'activité, est présentée au tableau 31. De même, le profil des besoins en personnel du Programme, selon la catégorie/groupe professionnel, figure au tableau 32, à la page 2-64.

Tableau 31 : Besoins en ressources humaines (ETP) selon l'activité

(Équivalents temps plein)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Soins de santé	**1 986**	2 045	2 051
Pensions	**453**	456	459
Soutien financier	**300**	317	326
Administration du Ministère	**444**	457	461
	3 186	3 275	3 297

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Les tableaux 30, 31 et 32 font état du budget des dépenses de 1996-1997 du Programmes des Anciens Combattants; le budget des dépenses de 1995-1996 a été redressé (voir le tableau 10, à la page 1-14); et les données réelles de 1994-1995 correspondent aux totaux combinés du Programme des Anciens Combattants et de l'ancien Programme du Bureau de services juridiques des pensions (voir page 2-10).

Tableau 30 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995
Ressources humaines			
Traitements et salaires	**136 809**	137 282	135 238
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**19 779**	17 846	18 221
	156 188	155 128	153 459
Biens et services			
Transport et communications*	**18 000**	18 691	22 896
Information	**800**	794	1 848
Services professionnels et spéciaux*	**197 278**	206 649	195 768
Locations	**7 400**	7 429	8 599
Achat de services de réparation et d'entretien	**5 000**	7 415	4 627
Services publics, fournitures et approvisionnements*	**125 000**	120 672	127 012
Autres subventions et paiements	**600**	570	629
	354 078	362 220	361 379
Total des dépenses de fonctionnement	**510 266**	517 348	514 838
Dépenses en capital	**1 777**	1 777	7 280
Paiements de transfert	**1 419 357**	1 470 930	1 445 436
Dépenses totales	**1 931 400**	1 990 055	1 967 554

* Une grande partie de ces dépenses sert à payer des services de santé, au nom des clients.

Le Ministère a élaboré un plan à l'intention de la Direction de la gestion des contrats immobiliers en vue de la cessation des activités du Programme de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OÉAAC). Des séances de planification ont eu lieu régulièrement au cours des deux dernières années pour préparer et effectuer la centralisation, à l'Administration centrale, des fonctions et responsabilités relevant des régions et des bureaux de district. En 1995, la Direction de la gestion des contrats immobiliers a fermé ses bureaux régionaux au Québec (avril) et à Saskatoon (juillet). Le bureau de Peterborough, le seul qui reste, doit fermer ses portes le 31 mars 1996. Un plan de mise en oeuvre pour la fermeture définitive du programme de l'OÉAAC est actuellement en cours et devrait être en place d'ici la fin de l'exercice 1996-1997. Le plan portera non seulement sur la fermeture de l'Administration centrale de l'Office, mais aussi sur l'obligation continue du Ministère relativement aux responsabilités résiduelles du programme.

Tableau 29 : Contrats immobiliers - contrats de vente en vigueur

au 31 mars 1995

Province/ région	Nombre de comptes	Solde des coûts initiaux remboursables au Directeur	Montants dus 1994-1995 Versements et arriérés	Montants perçus 1994-1995	Pourcentage perçu	Versements anticipés sur comptes actifs depuis le début
		$	$	$	%	$
Colombie-Britannique	438	1 154 310,78	495 183,94	495 010,19	99,96	32 070,01
Alberta	306	1 452 840,34	456 588,82	427 077,18	93,54	35 375,04
Saskatchewan	592	3 203 294,77	1 056 837,93	938 143,93	88,77	65 548,79
Manitoba	212	732 234,37	309 639,02	280 975,68	90,74	28 817,12
Ontario	2 005	7 155 295,08	2 106 527,66	2 089 269,93	99,18	243 626,95
Québec	472*	1 170 263,50	476 606,62	471 145,93	98,85	33 026,35
Région de l'Atlantique	907	1 942 133,90	902 953,93	898 716,21	99,53	109 779,67
Total	**4 932**	**16 810 372,74**	**5 804 337,92**	**5 600 339,05**	**96,49**	**548 243,93**
Exploitation agricole à temps plein	666	4 074 463,81	1 428 591,53	1 249 149,86	87,44	82 815,40
Exploitation agricole à temps partiel	4 233*	12 625 446,70	4 338 647,13	4 314 169,22	99,44	461 344,43
Pêche commerciale	11	17 824,08	7 886,29	7 862,16	99,69	536,62
Civils	22	92 638,15	29 212,97	29 157,81	99,81	3 547,60
Anciens combattants et civils	**4 932***	**16 810 372,74**	**5 804 337,92**	**5 600 339,05**	**96,49**	**548 243,93**

* Comprend les subventions conditionnelles non acquises.

Vérification et évaluation : L'information portant sur la vérification et l'évaluation de chaque programme est présentée dans la partie du document s'y rapportant. L'information sur le Ministère pour l'année 1995-1996 est présentée ci-après.

- **Gestion des ressources humaines :** La vérification a été axée sur les points suivants : évaluer les contrôles de gestion par rapport aux ressources humaines; déterminer le degré de conformité; évaluer la pertinence des systèmes d'information; déterminer la pertinence de la gestion fonctionnelle; évaluer la pertinence de la planification des ressources humaines; évaluer le souci de l'économie, de l'efficience et de l'efficacité.

- **Télécommunications :** La vérification a permis d'examiner les points ci-après et d'établir les rapports y afférents : coordination des services de télécommunications; contrôle des dépenses; services fournis au public, aux gestionnaires et aux employés; orientation et avis fonctionnels; moyens par lesquels les activités de télécommunication sont contrôlées et évaluées pour assurer un service optimal; et conformité avec les directives et les lignes directrices.

La Direction générale de la vérification et de l'évaluation offre également son aide au bureau du vérificateur général en effectuant la vérification intégrée du Portefeuille des Anciens Combattants.

Gestion des contrats immobiliers : Le Ministère a fourni des services de gestion immobilière et d'autres services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants relativement à des biens immobiliers en voie d'être achetés en vertu de la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*. Ces services comprennent des services de consultation, de négociation pour régler des différends ou des cas problèmes, d'évaluation immobilière et d'administration des contrats de vente.

En 1994-1995, le nombre de comptes impayés a diminué, passant de 6 542 à 4 932 (voir le tableau 29). Cette diminution est attribuable au remboursement des prêts et à la remise des actes de vente et des cessions aux clients. Les remboursements en capital et intérêts reçus par le directeur au cours de l'année totalisaient 7 479 712,58 $ et 1 311 977,99 $ respectivement, contre 10 667 183,24 $ et 1 842 951,73 $ en 1993-1994 (modifié par rapport aux chiffres de l'an dernier de 11 530 468,62 $ et 1 776 297,32 $ respectivement).

Il n'y a pas eu de changements importants dans les délais d'exécution. Les demandes courantes de transferts de biens sont toujours traitées dans un délai de quatre jours et les demandes urgentes, dans un délai de deux jours.

Au 31 mars 1995, il y avait 4 932 comptes impayés relatifs à 9 039 emprunts. Les comptes impayés représentent les contrats de vente en vigueur. La plupart de ces contrats portent sur plus d'un prêt, ce qui explique l'écart entre le nombre de contrats de vente en vigueur et le nombre de prêts impayés. Le solde non échu de ces prêts s'élevait à 17 154 536,42 $; les taux d'intérêt variaient entre 3,5 p. 100 et 14 p. 100, mais la majorité était de 7 p. 100 ou moins.

- **Amélioration du lieu de travail :** Une politique, des lignes directrices et une brochure destinée aux employés à l'échelle du Portefeuille et traitant de la sécurité personnelle et du service au public ont été publiées en 1995-1996. Un cours d'une journée a également été offert partout au pays. L'évaluation du projet pilote de télétravail (travail à la maison) d'Anciens Combattants Canada a eu lieu au cours de la même période. En 1996-1997, on prévoit procéder à un examen de la situation des employés en congé pour une durée prolongée, dans le but d'aider employés et gestionnaires à prendre les décisions les plus judicieuses concernant le retour au travail et d'autres possibilités professionnelles.

- **Consultation sur les changements organisationnels :** Des ententes de partenariat ont été conclues avec divers bureaux d'Anciens Combattants Canada afin d'obtenir des services de consultation sur les initiatives de changement organisationnel. Des conseils et de l'orientation ont été fournis dans le domaine de la Réforme des pensions lors de la création du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) et de l'intégration du Bureau de services juridiques des pensions à Anciens Combattants Canada en 1995. De plus, des renseignements ont été fournis à l'appui des travaux sur le Projet de prestation des services à l'échelle nationale et de l'exploration des différentes possibilités concernant le transfert de l'Hôpital Sainte-Anne.

Services communs régionaux et services partagés localement : Le Portefeuille continue d'explorer toutes les possibilités pour la mise en place de services communs régionaux et de services partagés localement.

Locaux : Anciens Combattants participe à une initiative d'envergure nationale sur l'optimisation des locaux. Parallèlement aux changements organisationnels découlant de la réforme des pensions, de l'examen des programmes et des objectifs du Conseil du Trésor, ce projet assurera la mise en place d'une infrastructure mieux intégrée et plus efficace à l'appui de nos programmes.

Qualité du service : Le Ministère a publié et distribué la brochure intitulé *À votre service*, dans laquelle sont décrites les normes de service élaborées pour ses principaux secteurs d'activité en 1995. Des travaux ont également été amorcés pour évaluer, contrôler et établir les rapports au regard de l'application de ces normes, et diverses initiatives ont été lancées pour définir des normes dans les autres secteurs de programmes.

Planification ministérielle : En 1995-1996, par suite du système révisé de gestion des dépenses du gouvernement, un nouveau plan triennal d'activités, un plan décennal d'activités, un document sur les perspectives du Portefeuille et un budget des dépenses principal révisé ont été préparés pour le Portefeuille.

En plus d'avoir élargi l'accessibilité du Système d'information ministérielle à tous les employés, le Ministère réalisera de nouveaux projets portant sur tous les aspects des systèmes d'information de gestion et de prévisions statistiques du Portefeuille; ces projets se poursuivront en 1996-1997.

- **Langues officielles :** Un protocole d'entente sur les langues officielles a été signé par Anciens Combattants Canada et le Conseil du Trésor en juin 1995, et la réalisation des objectifs se déroule suivant le calendrier prévu.

- **Équité en matière d'emploi :** Le cours interne «Vive la diversité», qui a été mis à l'essai partout au pays au cours de l'hiver de 1995, a reçu un accueil généralement très favorable. Après avoir suivi une formation d'animateur, douze employés, membres des groupes désignés de l'équité en matière d'emploi, ont présenté les cours pilotes. Une campagne lancée à l'automne de 1995 visait à encourager les membres des groupes cibles à se reconnaître comme tel. On prévoit, au début de 1996, la création d'un nouveau prix du mérite d'équité en emploi d'Anciens Combattants Canada.

- **Programme d'apprentissage continu :** Des centres d'auto-apprentissage ont été ouverts dans divers bureaux d'Anciens Combattants au pays. Parmi les aides à la formation accessibles, l'on trouve des postes de travail multimédia et des documents de formation automatisés convenant à la plupart des logiciels courants. Les employés peuvent maintenant acquérir de nouvelles connaissances et techniques en fonction de leur emploi du temps et à leur propre rythme. Grâce à cet investissement, les employés seront mieux préparés à utiliser la technologie de l'information et, ce faisant, à faire face à leurs nouvelles fonctions restructurées.

  Un programme d'aide à la transition, qui comprend des cours sur la gestion du stress et du changement, sur les communications et sur la gestion de carrière, a été préparé. Tous les employés du Portefeuille auront accès aux cours offerts entre 1995-1996 et 1997-1998. Les besoins du Portefeuille relativement à la gestion de carrière ont également été passés en revue au cours de 1995-1996 et l'on envisage la mise en oeuvre d'un nouveau programme pour l'année 1996-1997.

Initiatives pour le renouvellement de la Fonction publique :

- **Délégation de pouvoirs aux gestionnaires :** Un examen complet de la délégation de pouvoirs aux chefs de service en matière de gestion des ressources humaines a été effectué en 1995-1996. La réalisation d'un projet pilote dans la région du Pacifique portant sur l'habilitation des gestionnaires par la subdélégation de pouvoirs en matière de dotation a débouché sur une initiative visant à subdéléguer les pouvoirs de dotation à toutes les régions, d'ici la fin de l'exercice 1995-1996. Les pouvoirs relatifs aux relations de travail (plus particulièrement en ce qui a trait aux congés et aux mesures disciplinaires) ont également été élargis.

- **Réaménagement des effectifs :** Le programme du Portefeuille pour gérer les employés visés par le réaménagement des effectifs a été renforcé en 1994-1995 : exigences plus élevées en matière de surveillance et d'établissement de rapports au sujet des emplois pour une période déterminée et des affectations intérimaires de longue durée; système de «contrôle» élaboré pour la passation des contrats, lequel exige un examen de la situation des employés touchés/excédentaires avant l'approbation de contrats. En 1995-1996, Anciens Combattants a réagi aux changements législatifs relatifs à la réduction des effectifs par la constitution de réseaux améliorés et la participation à un processus interministériel en agissant comme agent au placement des remplaçants dans le cas de réaménagement des effectifs pour les trois ans pendant lesquels la nouvelle législation sera en vigueur.

En 1995-1996, l'élaboration et la mise en oeuvre du Plan de reprise des opérations sont passées de la Direction générale de la technologie de l'information (DGTI) aux bureaux pris individuellement; ceux-ci continuent de recevoir l'appui permanent de la DGTI. Il s'est produit des prototypes à l'intention du bureau régional du Pacifique et du bureau de district de Sydney. Le matériel de développement (un ensemble de trois manuels de lignes directrices et des échantillons des prototypes) a été distribué à tous les bureaux régionaux et bureaux de district. Le projet se poursuivra au cours de 1996-1997; la DGTI apportera son aide relativement au développement, et s'occupera de la logistique d'essai et de mise à jour une fois les plans mis en oeuvre.

À l'automne de 1995-1996, Anciens Combattants Canada a participé à un projet pilote concernant le Système normalisé de paiement (SNP) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le traitement des chèques de pensions d'invalidité et les demandes de renseignements des bureaux de district à l'aide du SNP a débuté en août 1995, et celui des allocations d'ancien combattant, en novembre de la même année.

La stratégie de la technologie de l'information du Portefeuille sera mise à jour parallèlement à la définition et à la mise en oeuvre des concepts des systèmes dans le cadre du Projet de remaniement des prestations.

À l'appui de la rationalisation du système de distribution des prestations, la DGTI continuera de se pencher sur la gestion de l'information électronique. Elle déploiera tous les efforts possibles pour que les applications spécialisées disposent d'interfaces graphiques et de liens conviviaux qui facilitent l'échange de données entre les systèmes.

Transfert du registre de la marine marchande : Depuis le 9 juin 1995, les dossiers des anciens combattants de la marine marchande du Canada sont passés de Transports Canada à Anciens Combattants Canada; le Ministère s'occupera également de la vérification des états de service aux fins de l'admissibilité aux prestations et de l'attribution de décorations commémoratives de campagne et de médailles militaires. L'unité sera située à l'Administration centrale, à Charlottetown.

Ressources humaines :

- **Bureau de lutte contre le harcèlement en milieu de travail :** Par suite d'une évaluation en juin 1995, il a été conclu que les objectifs du Bureau de lutte contre le harcèlement avaient été atteints et il a été décidé que ce dernier poursuivrait ses activités pendant deux autres années. La conseillère principale continuera de rendre compte au sous-ministre. Le Bureau fera l'objet d'un autre examen dans deux ans, étant donné la nouvelle politique du Conseil du Trésor en matière de harcèlement en milieu de travail.

- **Planification des ressources humaines :** Un vaste plan des ressources humaines, à long terme, qui sera terminé au printemps de 1996, intégrera la gestion des ressources humaines à la planification stratégique et opérationnelle. L'on tiendra particulièrement compte des besoins de la clientèle, de l'employabilité future du personnel, de même que des besoins financiers du Portefeuille. De même, au cours de la période visée, on procédera à une évaluation de l'efficacité à long terme du système d'information sur le personnel d'Anciens Combattants.

D'autres types de matériel éducatif ont été produits pour les écoles, notamment une série d'affiches avec plans de leçon pour l'enseignant, par l'intermédiaire de la publication *Teach Magazine*. Une stratégie d'enseignement a été préparée en consultation avec la Fédération canadienne des enseignantes et des enseignants afin d'intégrer du matériel éducatif sur l'engagement du Canada lors de la Seconde Guerre mondiale dans les programmes d'études.

Le Parlement a déclaré officiellement la tenue de la Semaine des anciens combattants du 4 au 12 novembre 1995. Au cours de cette semaine particulière, diverses activités et cérémonies ont marqué le 50e anniversaire du retour des anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale. Certains événements ont été coparrainés par le comité chargé des célébrations du 50e anniversaire de la création des Nations unies.

Le programme «Le Canada se souvient» a officiellement pris fin le 31 décembre 1995, et les dernières activités se sont terminées le 31 mars 1996. Le Ministère continuera toutefois à respecter l'engagement pris afin de souligner les réalisations et les sacrifices des anciens combattants dans le cadre des activités commémoratives régulières décrites aux pages 2-50 à 2-53.

Autres activités commémoratives : Une barrette en argent, à fixer sur le ruban de la Médaille canadienne de volontaire (MCV), a été attribuée aux Canadiens qui ont participé à la défense de Hong Kong ou à leurs proches parents. Les premières présentations ont eu lieu le 11 août 1995 à Ottawa, à l'intention des anciens combattants de Hong Kong, et se sont poursuivies tout au long de l'automne.

Projet de remaniement des prestations (PRP): Le PRP est considéré comme un Grand projet de l'État (voir les pages 2-65 à 2-67).

Technologie de l'information : La majorité des mesures préparatoires du Projet de remaniement des prestations (PRP) ont été prises tel qu'il avait été prévu. Par ailleurs, par l'installation des réseaux locaux (RELOC) reliés à tous les bureaux d'Anciens Combattants Canada à travers le pays, le Ministère a franchi la première étape en vue de l'introduction de l'architecture de serveur, qui fera bientôt partie de tous les systèmes tant dans l'industrie qu'au sein du gouvernement. Cette orientation a été approuvée par la stratégie de la technologie de l'information et le plan d'architecture du Ministère et est conforme au *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information du Conseil du Trésor.* Ont également été établis en 1995-1996 des services bilingues de réseau, un service national d'aide à distance à l'intention des utilisateurs, le courrier électronique sur réseau local et l'interconnexion à grande distance.

Les premières étapes du Changement d'adresse et avis de décès, dans le cadre d'un vaste Projet d'information intégré sur les clients du Portefeuille, sont maintenant terminées. Macroordinateur et réseaux locaux ont été adaptés en fonction des nouveaux processus touchant les pensions. D'autres modifications découlant de la réforme des pensions seront apportées aux différents systèmes au cours de 1996-1997.

Tableau 28 : Résultats financiers 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995					
	Réel		Budget des dépenses principal		**Différence**	
	$	**ÉTP**	**$**	**ÉTP**	**$**	**ÉTP**
Administration du Ministère	45 178	461	34 096	476	**11 082**	**(15)**

Voir la page 2-11 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1994-1995 et les dépenses réelles de 1994-1995.

4. Rendement financier et justification des ressources

Programme «Le Canada se souvient» : Ce programme national et international a vu le jour en 1993 pour commémorer le cinquantième anniversaire des événements reliés à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le mandat des programmes s'est terminé officiellement le 31 décembre 1995.

En 1995-1996, les activités se sont traduites par des pèlerinages au Pays-Bas pour marquer le 50e anniversaire de la libération de ce pays et le Jour de la victoire en Europe. Un pèlerinage a également été organisé au mois de décembre 1995, en Extrême-Orient, pour souligner le 50e anniversaire de la fin de la campagne du Pacifique et de la libération des prisonniers de guerre de Hong Kong. Le Premier ministre a participé à une cérémonie commémorative spéciale au cimetière de Groesbeek au Pays-Bas, le 6 mai 1995, en compagnie de la princesse Margriet de la famille royale des Pays-Bas, pour rendre hommage aux anciens combattants canadiens.

Le 8 mai 1995, des cérémonies et des activités commémoratives spéciales se sont déroulées partout au Canada pour souligner le 50e anniversaire du Jour de la victoire en Europe; au cours du mois d'août, divers événements commémoratifs ont également eu lieu pour marquer le 50e anniversaire du Jour de la victoire sur le Japon et la fin de la Seconde Guerre mondiale. À la fin du mois de mai, la princesse Margriet a participé aux cérémonies et activités commémoratives présentées à Ottawa et s'est rendue dans les hôpitaux pour anciens combattants (Foyer pour anciens combattants Rideau, Hôpital Sainte-Anne et Centre des sciences de la santé Sunnybrook).

Les activités de promotion ont porté notamment sur une série de l'Office national du film (ONF) au sujet de la Seconde Guerre mondiale, laquelle a été diffusée sur les réseaux anglais et français de Radio-Canada en avril 1995. La série de l'ONF a été adaptée sous forme de documents éducatifs et d'un guide de l'enseignant, à l'intention de toutes les écoles secondaires du pays.

D. Administration du Ministère

1. Objectif

Fournir au Programme des Anciens Combattants orientation et services, et gérer les contrats immobiliers en vertu de la *Loi* et du *Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants.*

2. Description

L'activité de l'administration du Ministère comprend les bureaux du secrétaire d'État (Anciens Combattants) et du sous-ministre, ainsi que les services suivants : les services de soutien à la gestion des finances et des ressources humaines, les services de gestion, la technologie de l'information, la gestion immobilière des établissements ministériels, la planification ministérielle, les mesures législatives et les règlements, l'évaluation du programme, les services de secrétariat de direction, les communications, les activités commémoratives, le Bureau de lutte contre le harcèlement en milieu de travail, les services de vérification, les services de sécurité, les services de comptabilité et de succession pour la gestion des contrats immobiliers, la coordination de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels, et les services juridiques.

3. Sommaire des ressources

Les dépenses liées à l'activité de l'administration du Ministère représenteront environ 1,5 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 14 p. 100 de ses ressources humaines en 1996-1997. Environ 76 p. 100 de ces dépenses seront consacrées aux traitements et aux salaires.

Tableau 27 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Budget des dépenses 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Administration du Ministère	**28 995**	**444**	29 569	457	45 178	461

Voir les pages 2-8 et 2-9 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses de 1995-1996 et celui de 1996-1997.

- **Monuments commémoratifs des champs de bataille :** Le Ministère est responsable de l'exploitation et de l'entretien de deux parcs commémoratifs et de onze plus petits monuments commémoratifs en France et en Belgique. Ces monuments ont été érigés à la mémoire des sacrifices faits par près de 65 000 anciens combattants canadiens, tombés sur ces champs de bataille. En 1951, le ministère de la Défense nationale a transféré à ACC la responsabilité de l'entretien de treize parcs et monuments commémoratifs de champs de bataille canadiens.

- **Sépultures de guerre du Commonwealth :** Le Canada, ainsi que cinq autres pays (Australie, Grande-Bretagne, Indes, Nouvelle-Zélande et Afrique du Sud) contribuent annuellement aux travaux de la *Commonwealth War Graves Commission*. Cette commission, établie en 1917, est responsable de l'érection et de l'entretien des monuments funéraires des membres des Forces armées du Commonwealth qui sont morts au cours des deux guerres mondiales, de l'érection de monuments commémoratifs aux soldats morts au champ d'honneur dont on ignore l'endroit d'inhumation, ainsi que de la tenue des registres des soldats inhumés. Les frais sont répartis entre les pays participants en fonction du nombre de sépultures de guerre qu'ils entretiennent. La Commission est active dans 147 pays à travers le monde. Les 110 000 soldats canadiens morts à la guerre sont inhumés, et leur sacrifice est commémoré, dans 75 de ces pays.

- ***Cimetière commémorant les morts des Nations Unies* en Corée :** En 1974, au moyen d'une lettre d'entente signée par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (anciennement Affaires extérieures et Commerce international Canada), le Ministère recevait le mandat d'assumer la part des dépenses imputées au Canada pour l'entretien des sépultures de guerre en Corée du Sud.

Au cours de 1995-1996 et de 1996-1997, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation passera en revue toutes les activités commémoratives. L'examen permettra de déterminer la pertinence, le rapport coût-efficacité et les résultats tangibles des programmes commémoratifs actuels, de se pencher sur l'organisation de ces derniers au regard de leur exécution et de fournir avis et conseils sur les objectifs, les rôles, l'organisation et les ressources touchant les activités commémoratives après la disparition du programme «Le Canada se souvient».

D'importantes activités commémoratives ont été entreprises dans le cadre du programme «Le Canada se souvient», qui est décrit aux pages 2-55 et 2-56.

Les deux programmes ministériels relatifs aux funérailles et à l'inhumation, l'un régi par la *Loi sur les pensions* et l'autre, par le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants*, ont été regroupés en 1995-1996 aux termes du *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants*. Grâce à ces modifications, le Ministère a pu arriver à une plus grande efficience administrative et à une simplification du processus d'application.

ACC a travaillé en étroite collaboration avec le Fonds du souvenir tout au long de l'année 1995-1996 afin d'aider ce dernier à mettre en place un cadre de gestion et à améliorer les pratiques administratives pour répondre rapidement aux nouveaux besoins. Le Ministère a également aidé le Fonds à parfaire l'ensemble de ses technologies de l'information et d'autres secteurs d'activité, permettant ainsi d'offrir un service à la clientèle de qualité supérieure.

- **Entretien des sépultures et restauration des cimetières :** ACC est responsable de l'entretien des sépultures et des monuments funéraires des anciens combattants des forces armées qui, en raison de leur service militaire, ont été inhumés aux frais du Canada ou pour lesquels le Canada a assumé les frais d'érection d'un monument funéraire. AAC est responsable de plus de 200 000 sépultures au Canada. Ces sépultures sont réparties dans un grand nombre d'endroits. Il y a deux cimetières ministériels (Fort Massey, à Halifax, et Esquimalt, à Victoria), 32 grands lots réservés aux anciens combattants, et plusieurs autres sépultures se trouvent dans des milliers de cimetières privés au Canada.

Les réparations ou le remplacement des monuments funéraires ou les travaux de restauration faits dans les cimetières d'une valeur inférieure à 5 000 $ relèvent du Programme d'entretien des sépultures des anciens combattants. Les projets d'entretien ou de restauration d'envergure qui dépassent 5 000 $ doivent faire l'objet d'ententes négociées entre ACC, les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et les responsables des cimetières concernés.

En 1994-1995, des travaux de restauration ont débuté au cimetière St-Joseph, à Saint John, au Nouveau-Brunswick, et au cimetière Prospect, à Toronto, en Ontario. Par ailleurs, les travaux de restauration sont maintenant terminés au cimetière Mapleleaf (Chatham, Ontario), au cimetière Lakeview (Sarnia), au cimetière de Sudbury (Sudbury), et au cimetière Northway (Sioux Lookout). Les travaux se sont poursuivis aux cimetières Brookside (Winnipeg) et Woodlawn (Saskatoon).

En 1995-1996, les travaux de restauration ont pris fin aux cimetières Prospect (Toronto), Brookside (Winnipeg) et Woodlawn (Saskatoon). Des travaux ont débuté à la plus vieille section du cimetière St-Charles au Québec (Ville de Québec), ainsi qu'aux cimetières Windsor Grove (Windsor, Nouvelle-Écosse), Notre-Dame (Ottawa), St. John's Norway (Toronto), Sanctuary (Etobicoke) et Hillcrest (Weyburn, Manitoba).

La corporation dite *Last Post Fund*, une organisation à but non lucratif qui travaille étroitement avec ACC, peut elle aussi accorder des prestations de funérailles et d'inhumation, ainsi qu'un monument funéraire militaire aux requérants qui sont admissibles au Fonds du Souvenir. Les anciens combattants qui ont servi dans les Forces canadiennes pendant la guerre, certains civils et certains anciens combattants alliés peuvent recevoir une aide lorsque, à leur décès, le Fonds détermine que l'actif de leur succession n'est pas suffisant pour assumer les frais de funérailles et d'inhumation honorables, ainsi que l'érection d'un monument funéraire. Tout comme pour le programme du Ministère, une demande de prestations doit parvenir au Fonds dans l'année suivant la date du décès de l'ancien combattant.

Le conjoint de l'ancien combattant n'est pas admissible à des prestations d'inhumation en vertu de l'un ou l'autre de ces programmes.

Au cours de 1994-1995, les dépenses du Ministère concernant 8 752 cérémonies de funérailles et inhumations, et environ 5 105 monuments funéraires se sont élevées à 26,2 millions de dollars.

Le volume de travail se rapportant aux demandes de prestations concernant les funérailles et l'inhumation qui ont été traitées par ACC entre 1992-1993 et 1996-1997 est indiqué au tableau 26. Ces données ne comprennent pas le travail exécuté par le personnel du Fonds du Souvenir.

Tableau 26 : Volumes de travail du Ministère - Funérailles et inhumation

Activité	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Demandes de prestations concernant les funérailles et l'inhumation	3 014	3 409	2 471	2 572	3 343

Par suite de l'Examen des programmes à l'échelle gouvernementale et d'une vérification et d'une évaluation en 1993, un certain nombre de mesures de limitation des coûts, confirmées dans le budget déposé par le ministre des Finances le 27 février 1995, ont entraîné des modifications au *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants* et au *Règlement sur le Fonds du souvenir*. Les mesures de limitation des coûts comprennent l'évaluation des biens du conjoint, la réduction des exemptions relatives à la succession (conjoint et enfant à charge) et l'établissement d'une limite des frais d'inhumation. Les programmes continueront d'offrir une inhumation honorable pour les personnes admissibles ayant besoin d'une aide financière tout en accordant la juste considération au bien-être financier de la famille survivante.

Commémoration : Pour soutenir la mission du Ministère concernant la reconnaissance des sacrifices et des exploits des anciens combattants canadiens et d'en garder le souvenir bien présent à la mémoire de tous les Canadiens, ACC se charge des activités commémoratives suivantes :

- **Atelier d'artisanat des anciens combattants :** Le gouvernement du Canada a pris des dispositions concernant la réadaptation des anciens combattants rendus invalides par leur service à la guerre. En 1919, le Ministère a mis sur pied un certain nombre d'ateliers protégés dans lesquels les anciens combattants pouvaient travailler selon leurs capacités. Compte tenu du fait que l'intégration au marché du travail régulier n'est plus un objectif pour la majorité des anciens combattants, on considère maintenant que l'atelier d'artisanat des anciens combattants a rempli le mandat pour lequel il avait été mis sur pied à l'origine. Au cours de 1995-1996, ACC a travaillé en étroite collaboration avec la Légion afin d'assurer l'approvisionnement des articles jusqu'au 11 novembre 1995. Le Ministère a veillé tout particulièrement à ce que le personnel soit traité adéquatement; il a incité le nouveau fournisseur de la Légion à embaucher le personnel oeuvrant à l'atelier d'artisanat qui pouvaient travailler dans le nouvel environnement et a obtenu des ensembles de prestations spéciales pour les autres.

  Par conséquent, les deux ateliers qui fonctionnaient encore à Montréal et à Toronto ont fermé leurs portes le 31 décembre 1995. La Légion royale canadienne se procurera à l'avenir les articles commémoratifs auprès de sources privées.

- **Funérailles et inhumation, monuments funéraires :** ACC fournit des prestations concernant les funérailles et l'inhumation, ainsi que les monuments funéraires (de droit ou lorsque les biens sont insuffisants).

  Après la détermination de l'admissibilité par une évaluation de leur succession par le Ministère, les bénéficiaires, les quasi-bénéficiaires du Programme des AAC, les anciens combattants qui sont décédés pendant qu'ils recevaient du Ministère des traitements relativement à un affection n'ouvrant pas droit à pension et les anciens combattants touchant une pension d'invalidité, peuvent se voir accorder une aide financière couvrant la totalité ou une partie des frais d'inhumation et de funérailles, ainsi que d'un monument funéraire.

  On accorde une aide de droit aux anciens combattants suivants : ceux qui sont décédés pendant qu'ils recevaient des traitements pour une affection ouvrant droit à pension; ceux dont le décès est relié au service militaire; ou ceux qui sont décédés ou qui sont présumés être décédés des suites d'une affection découlant de leur service militaire. Pour ces personnes, on accorde une aide portant sur la totalité des frais, jusqu'au plafond permis par la loi, à laquelle s'ajoute le prix d'un monument funéraire. Dans ces cas, aucune évaluation des ressources n'a lieu.

  Pour être admissible à une aide, la famille ou le plus proche parent du défunt doit faire parvenir une demande de prestations au Ministère dans les douze mois suivant la date du décès de l'ancien combattant.

Tableau 24 : Fonds d'assurance des soldats de retour au pays - État du solde créditeur au 31 mars 1995

Solde créditeur au 31 mars 1994			379 912,93 $
Versements initiaux (Indemnités de décès)	32 500,00 $		
Rentes	4 939,00 $		
Versements de prestations d'invalidité	----------		
Valeurs de rachat en espèces	----------		
Paiement en vertu de l'article 10 (*Loi sur l'ASRP*)	----------		
Trop-payés de primes remboursées	----------	37 439,00 $	
Primes reçues	----------		
Rajustement actuariel	13 372,00	13 372,00	50 811,00
Solde créditeur au 31 mars 1995			329 101,93 $

Pendant la même période, 407 demandes de prestations de décès ont été présentées en vertu des polices du régime d'Assurance des anciens combattants, totalisant une valeur nominale de 3 161 347 $. Bien que le nombre des rachats de polices ait diminué, 42 polices ont été rachetées au cours de 1994-1995, pour une valeur nominale totale de 116 924 $. En tout, 6 652 polices d'une valeur nominale totale de 20 531 408 $ étaient encore en vigueur au 31 mars 1995.

Tableau 25 : Fonds d'assurance des anciens combattants - État du solde créditeur au 31 mars 1995

Solde créditeur au 31 mars 1994			17 372 547,75 $
Versements initiaux (Indemnités de décès)	1 304 656,68 $		
Rentes	32 597,72		
Valeur de rachat en espèces	93 371,00		
Trop-payés de primes remboursés	719,47	1 431 344,87 $	
Primes reçues	72 400,15		
Rajustement actuariel	309 693,00	382 093,15	1 049 251,72
Solde créditeur au 31 mars 1995			16 323 296,03 $

ACC administre également la succession des anciens combattants après leur décès et, lorsqu'il n'est pas en mesure de le faire, le Ministère transfère ces successions aux autorités légales appropriées. Au 31 mars 1995, on comptait 132 fonds de succession, totalisant environ 1,1 million de dollars. ACC veille à ce que les personnes à charge des anciens combattants décédés reçoivent les prestations auxquelles la succession leur donne droit.

Subventions d'aide et autres aides : Une aide financière est accordée à divers organismes pour soutenir la prestation de services spécialisés (par exemple pour les anciens combattants atteints de surdité ou qui sont paraplégiques) aux bénéficiaires reconnus par le Ministère. Les anciens combattants peuvent bénéficier des prestations et des services offerts par ces organismes et ainsi recevoir l'aide nécessaire pour surmonter une invalidité. Les prestations et les services offerts sont décrits dans les accords officiels conclus avec ces organisations. Pour 1994-1995, les allocations d'aide se sont élevées à 44 200 $.

Assurance des anciens combattants : La *Loi sur l'assurance des soldats de retour au pays* et la *Loi sur l'assurance des anciens combattants* ont été spécialement conçues pour aider les anciens combattants à obtenir une protection pour leur famille. À leur retour de la guerre, un grand nombre d'anciens combattants ont été dans l'impossibilité d'obtenir une protection à un taux raisonnable auprès des compagnies d'assurances commerciales. Grâce à ce programme, tous les anciens combattants, leurs survivants et certains civils ont eu accès à une assurance à des taux comparables à ceux qui étaient en vigueur dans le secteur privé.

Aujourd'hui, l'assurance des anciens combattants est un programme d'assurance-vie entièrement financé par le bénéficiaire, qui se limite au rachat, au paiement de prestations après le décès du bénéficiaire et au transfert de bénéficiaire. Depuis 1933, il n'est plus possible de présenter de nouvelles demandes d'adhésion au régime d'Assurance des soldats de retour au pays (pour les anciens combattants de la Première Guerre mondiale). Pour ce qui est du régime d'Assurance des anciens combattants (de la Seconde Guerre mondiale), aucune nouvelle demande d'adhésion n'est acceptée depuis 1968. Au 31 mars 1995, on comptait 6 753 polices d'assurance encore en vigueur relativement à ces deux régimes, ce qui représentait une valeur nominale de 20 743 772 $.

Au cours de l'exercice 1994-1995, neuf demandes de prestations de décès ont été présentées relativement à des polices du régime d'Assurance des soldats de retour au pays, pour une valeur nominale totale de 21 000 $. Au 31 mars 1995, il y avait encore 101 polices en vigueur, ce qui représentait une valeur nominale de 212 364 $.

bénéficiaires en raison des mesures budgétaires touchant l'admissibilité des membres de la résistance et des anciens combattants de forces alliées. Depuis 1991-1992, le nombre des révisions de l'admissibilité à l'allocation a considérablement augmenté. Cette augmentation peut s'expliquer par la modification de la situation du bénéficiaire, laquelle a une incidence sur la prestation à payer.

Tableau 22 : Volumes de travail - AAC

Activité	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
AAC					
Demandes	6 043	6 388	7 500	6 673	9 362*
Réexamens	35 286	37 266	37 638	47 461	42 376
Renouvellements	10 105	10 390	12 417	11 627	13 976

* modifié

Fonds de secours : Une aide financière d'urgence est accordée à tous les bénéficiaires admissibles à l'AAC en vertu du Fonds de secours. Ce fonds permet de verser une allocation pouvant aller jusqu'à 500 $ par année civile pour répondre à des situations d'urgence ayant une incidence sur les conditions de logement, l'habillement, la santé du bénéficiaire, ou encore pour la réparation ou le remplacement d'appareils ménagers ou de meubles. On trouvera au tableau 23, les volumes de travail se rapportant au Fonds de secours.

Tableau 23 : Volumes de travail - Fonds de secours

Activité	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Demandes présentées à l'égard du Fonds de secours	3 461	3 985	4 447	4 779	5 697

Fiducie et succession : Le *Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants* confère au Ministère le pouvoir de recevoir et d'administrer les biens et les sommes légués ou donnés pour le compte de personnes admissibles en détresse. L'admissibilité à une telle aide est assujettie à divers critères prescrits par les donateurs, par exemple en ce qui concerne le lieu de résidence, la période ou le secteur de service, ainsi que le but pour lequel les sommes seront utilisées. Ces fiducies permettent de combler des besoins autres que ceux dont s'occupe le Ministère. De nombreuses fiducies ont été établies au cours des années. Au 31 avril 1995, on comptait 27 fonds fiduciaires totalisant 2,03 millions de dollars, dont trois (s'élevant à 1,07 million de dollars) ont été gérés par la Commission canadienne des pensions jusqu'au 14 septembre 1995. Ces derniers ont été transférés au Ministère.

Tableau 20 : Dépenses et nombre de bénéficiaires de l'AAC

	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Bénéficiaires	27 851	28 714	31 484	34 608	37 943
Total (en millions de dollars)	62,7	80,0	107,4	129,8	154,7

En vertu du Programme des AAC, des prestations sont versées chaque mois à des taux variables suivant que la personne est seule ou mariée; un taux spécial est prévu pour les orphelins. De plus, des prestations additionnelles sont versées pour chaque enfant à charge. Le tableau 21 fait état des taux mensuels maximum des prestations pour les cinq dernières années au mois de janvier de chaque année. Les taux sont rajustés trimestriellement en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Dans les cas où il y aurait baisse des prix à la consommation, la législation empêche la diminution des taux des prestations, qui demeurent les mêmes qu'au trimestre précédent.

Tableau 21 : Taux mensuels d'AAC (en vigueur chaque année en janvier)

(en dollars)	1996	1995	1994	1993	1992
Marié	1 432,67	1 407,22	1 400,22	1 375,30	1 357,57
Seul - Conjoint survivant	943,60	926,83	922,22	905,81	894,13
Orphelin	505,64	496,65	494,18	485,39	479,13
Enfant additionnel	168,75	165,75	164,93	162,00	159,92

Le tableau 22 indique les volumes de travail liés au Programme des AAC. Malgré la diminution du nombre de bénéficiaires, la charge de travail du Programme demeure relativement constante en raison du nombre de bénéficiaires qui établissent leur admissibilité financière à l'égard des prestations de soins de santé. Par exemple, certains nouveaux requérants, ou même d'anciens qui répondent aux conditions d'admissibilité du Programme des AAC, peuvent se voir refuser le versement de l'allocation, ou cesser de la recevoir parce qu'eux-mêmes, ou leur conjoint, reçoivent des prestations de la Sécurité de la vieillesse. Généralement désignées sous le nom de «quasi-bénéficiaires», ces anciens combattants et civils admissibles peuvent tout de même recevoir des prestations de soins de santé telles que celles qui sont assurées en vertu du Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Chaque année, on réexamine l'état du revenu de tous les quasi-bénéficiaires afin de déterminer s'ils sont toujours admissibles aux soins de santé. On prévoit une baisse du nombre des

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Programme des allocations aux anciens combattants (AAC) : L'allocation d'ancien combattant est versée aux anciens combattants admissibles des Forces canadiennes, des forces du Commonwealth et des forces alliées, aux anciens combattants admissibles de la marine marchande de même qu'aux civils admissibles qui ont servi auprès des membres des Forces canadiennes en temps de guerre. Pour être admissible, une personne doit faire preuve des états de service requis et répondre aux critères d'âge, de résidence et de revenus stipulés par la législation, soit la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* et les parties I et XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*. Les veuves, les veufs et les orphelins des anciens combattants peuvent également avoir droit à ces prestations en raison des états de service de leur conjoint ou parent décédé.

Depuis la mise en oeuvre du Programme des AAC, le volume des demandes est toujours demeuré relativement stable. À compter de 1986-1987 cependant, le Programme a commencé à connaître une baisse constante dans le nombre des anciens combattants auxquels il fournissait de l'aide financière. Cette baisse est directement liée au vieillissement du groupe des anciens combattants. Comme la majorité d'entre eux sont maintenant âgés de 65 ans ou plus, ils sont admissibles aux prestations en vertu de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse,* des régimes de pension du Canada et du Québec ou d'autres programmes similaires dans d'autres pays, et la nécessité d'avoir recours au Programme des AAC se voit donc réduite ou éliminée. Pour cette raison, en plus du facteur mortalité, le Programme continuera d'être de plus en plus axé sur les survivants..

Dans le cadre de l'exercice de l'Examen des programmes à l'échelle du gouvernement, le Programme des allocations aux anciens combattants (AAC) est revenu à son mandat initial en mettant fin à l'admissibilité aux AAC et aux autres prestations versées aux anciens combattants dans le cas des clients membres de la résistance à compter du 1er septembre 1995, et en limitant l'admissibilité future aux allocations versées aux anciens combattants des forces alliées à ceux qui résidaient au Canada au moment de leur engagement. Cependant, les anciens combattants des forces alliées répondant aux exigences de résidence d'après-guerre, y compris leurs survivants, qui recevaient des prestations d'ACC le ou avant le 27 février 1995 continuent de toucher leurs prestations.

Au 31 mars 1995, 31 484 personnes recevaient des allocations d'ancien combattant et les dépenses du Programme se chiffraient à 107,4 millions de dollars. Le tableau 20 montre le nombre de bénéficiaires réels et prévus pour les exercices allant de 1992-1993 à 1996-1997 et les dépenses connexes du Programme.

Tableau 18 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Budget des dépenses 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Paiements de prestations						
Prestations de soutien financier par l'allocation d'ancien combattant	**62 679**		103 000		107 414	
Fonds du Souvenir	**16 226**		16 142		21 048	
Autres subventions	**10 506**		9 767		8 744	
Aide pour l'inhumation	**11 401**		7 045		5 161	
Réalisation du programme des prestations de soutien financier	**15 346**	**300**	16 753	317	19 732	326
	116 158	**300**	152 707	317	162 099	326

Voir les pages 2-8 et 2-9 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1995-1996 et celui de 1996-1997.

Tableau 19 : Résultats financiers 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995					
	Réel		Budget des dépenses principal		**Différence**	
	$	ÉTP	$	ÉTP	**$**	**ÉTP**
Paiements de prestations						
Prestations de soutien financier par l'allocation d'ancien combattant	107 414		132 712		**(25 298)**	
Fonds du souvenir	21 048		21 622		**(574)**	
Autres subventions	**8 744**		9 767		**(1 023)**	
Aide pour l'inhumation	5 161		8 143		**(2 982)**	
Réalisation du programme des prestations de soutien financier	19 732	326	18 034	337	**1 698**	**(11)**
	162 099	326	190 278	337	**(28 179)**	**(11)**

Voir la page 2-11 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1994-1995 et les dépenses réelles de 1994-1995.

C. Soutien financier

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles un soutien financier, y compris leur donner des conseils et des renseignements, voir à ce que leurs prestations leur soient versées, assurer leur défense et veiller à ce qu'ils obtiennent des services de recours, s'il y a lieu.

2. Description

L'activité de soutien financier procure de l'aide dans le domaine financier et d'autres services aux anciens combattants, à certains civils admissibles ainsi qu'aux personnes à leur charge qui sont visées par certains programmes administrés par le Ministère.

Le paiement de prestations en vertu du Programme des allocations aux anciens combattants (AAC) est la principale activité de soutien financier. Le programme d'AAC fait en sorte que, en reconnaissance du service de guerre, les personnes admissibles jouissent d'un niveau de revenu garanti pour répondre à leurs besoins essentiels.

Parmi les autres activités de soutien financier, il y a l'aide financière d'urgence fournie par le Programme du Fonds de secours, l'administration des prestations pour soins de santé et des prestations supplémentaires offertes à tous les bénéficiaires de pension d'invalidité canadiens résidant à l'extérieur du Canada, l'administration des successions des anciens combattants, l'administration des comptes en fiducie et des comptes sous tutelle, l'assurance des anciens combattants, des subventions aux organisations qui fournissent des services spécialisés aux anciens combattants, et de l'aide pour l'inhumation et pour les funérailles.

En s'acquittant de ses obligations pour perpétuer le souvenir des morts de la guerre et d'autres personnes qui ont servi le Canada lors d'autres périodes de conflit armé, ACC a la responsabilité de l'entretien des lieux de sépulture et de la restauration des cimetières, ainsi que de l'administration de treize parcs commémoratifs de champs de bataille en France et en Belgique. Le Ministère soutient aussi le travail de la *Commonwealth War Graves Commission* et du *Cimetière commémorant les morts des Nations Unies* en Corée.

3. Sommaire des ressources

En 1996-1997, l'activité de soutien financier comptera pour environ 6 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 9 p. 100 de ses ressources humaines. Le coût des prestations et des services fournis aux bénéficiaires représenteront environ 87 p. 100 des dépenses totales (voir le tableau 18); celles-ci ont trait à des subventions, principalement sous la forme de subventions pour le paiement de prestations des allocations.

laquelle s'explique surtout par le projet spécial d'épurement de la base de données entrepris à l'été 1995 et qui a débouché sur l'achèvement de quelque 63 000 opérations de paiement.

À compter du 15 septembre 1995, le système de repérage ne tiendra plus compte des types d'opération de paiement suivants : changement d'adresse, dépôt direct et projets spéciaux. Partant, les décomptes futurs des opérations de paiement proviendront d'un système de contrôle des paiements.

- **Décisions :** Le processus décisionnel concernant la pension d'invalidité a relevé de l'ancienne Commission canadienne des pensions jusqu'au 14 septembre 1995 et a été transféré depuis. Le Ministère rend maintenant toutes les décisions de première instance telles que :

  - **Premières demandes :** Première demande de prestations d'invalidité présentée au Ministère.

  - **Examens ministériels :** Le Ministère peut revoir sa décision en fonction d'éléments de preuve nouveaux ou s'il y a eu erreur sur les faits ou dans l'interprétation d'une loi.

  - **Indemnités versées après évaluation :** L'invalidité des pensionnés est évaluée par un médecin. Avant la Réforme des pensions, cette activité faisait l'objet d'un rapport dans le cadre du programme de la CCP. La rationalisation amenée par le Loi C-67 l'a fait incorporer au processus de décision; elle ne fera donc plus l'objet d'un rapport distinct.

- **Services d'aide juridiques :** Le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP) offre des services juridiques professionnels aux personnes qui désirent interjeter appel par suite des décisions rendus par ACC au sujet des pensions et des allocations d'invalidité auprès d'un comité de révision ou d'appel du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (TAC(RA)). Le Bureau représente les requérants lors des comparutions devant ces comités et offre des services de counselling lorsqu'il n'est pas recommandé d'interjeter appel.

  Les services offerts par le Bureau sont gratuits; les clients peuvent aussi bien être représentés (gratuitement) par un agent d'aide sociale d'une association d'anciens combattants reconnue ou retenir, à leurs frais, les services d'un avocat d'exercice privé.

  Les volumes de travail du BSJP entre 1992-1993 et le 14 septembre 1995 sont présentés au tableau 16, à la page 2-39. Les prévisions pour le reste de l'année 1995-1996 et pour 1996-1997 sont présentées au tableau 17, à la page 2-40.

- **Exposés de cas :**

  - Avant la Réforme des pensions : Les exposés de cas étaient préparés, en vue des appels interjetés devant les comités d'examen et d'évaluation de la CCP et du Tribunal d'appel des anciens combattants, par le personnel du Ministère et du Bureau de services juridiques des pensions.

  - Après la Réforme des pensions : Depuis le 15 septembre 1995, les exposés de cas sont préparés par le personnel du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

- **Prestations supplémentaires :** Il s'agit de décisions sur des demandes non médicales portant, entre autres sur les demandes d'indemnité de prisonnier de guerre, les prestations supplémentaires pour les conjoints et les enfants à charge, et les prestations de survivant. On évalue depuis deux ans cette charge de travail par dossier de bénéficiaire traitéet non par intervention individuelle. C'est principalement pour cette raison que le nombre de demandes de prestations supplémentaires traitées au cours de l'année 1994-1995 a accusé une baisse de 47 p. 100 par rapport à l'exercice 1992-1993. Avant la Réforme des pensions, les recommandations du Ministère quant aux cas plus complexes étaient transmises à la CCP pour qu'elle rende une décision, alors que le Ministère lui-même s'occupait des cas plus simples. Or la totalité des décisions sur les prestations supplémentaires est désormais rendue par le Ministère.

- **Promulgations :**

  - Avant la Réforme des pensions : La promulgation des décisions rendues (c'est-à-dire leur communication aux parties intéressées) a connu une baisse de 5,3 p. 100 entre 1993-1994 et 1994-1995. Les décisions favorables et défavorables concernant les premières demandes et les allocations spéciales sont communiquées au point de vérification de la décision qui a été rendue; les autres promulgations sont effectuées avant ou pendant le paiement.

  - Après la Réforme des pensions : Depuis la mise en œuvre de la Loi C-67 le 15 septembre 1995, la promulgation des décisions est intégrée à l'activité du Ministère se rapportant aux premières décisions. Elle ne fera donc plus l'objet d'un rapport distinct.

- **Correspondance :** Le volume de la correspondance a diminué de 7,3 p. 100 de 1993-1994 à 1994-1995.

- **Paiements :** Environ 1,75 million de paiements sont remis aux pensionnés au cours d'une année. Il n'y a eu qu'une légère baisse du nombre des paiements émis au cours des quatre dernières années. Le volume des opérations de paiement a augmenté de 8,4 p. 100 entre 1993-1994 et 1994-1995. Le nombre de ces opérations accuse une hausse importante pour les 5½ premiers mois de 1995-1996,

Tableau 17 : Prévisions sur les volumes de travail au chapitre des pensions, Programme des Anciens Combattants (après le 15 septembre 1995)

	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996 (du 15 sept. 1995 au 31 mars 1996)
Demandes reçues :		
Premières demandes	8 600	5 000
Allocations spéciales	3 000	2 800
Examens ministériels	960	520
Demandes réglées :		
Premières demandes	10 000	3 200
Allocations spéciales	3 000	2 800
Examens ministériels	960	400
Examens médicaux	7 800	4 900
Paiements émis	1,735 000	856 000
Opérations sur comptes de paiement	114 000	57 000
Correspondance	4 000	1 500
Prestations supplémentaires	17 500	7 100
Parrainage juridique (Révisions)	7 000	3 046
Parrainage juridique (Appels)	2 200	1 122

- **Avis médicaux :**

  - Avant la Réforme des pensions : Les conseillers médicaux--médecins spécialisés dans les pensions--de l'Administration centrale donnent des avis médicaux pour aider à déterminer si les affections à l'étude sont liées au service. Le nombre des avis médicaux a diminué de 11,9 p. 100 de 1993-1994 à 1994-1995. Il a de nouveau beaucoup diminué au cours des vingt-quatre premières semaines de 1995-1996, période où la mise en oeuvre de la Loi C-67 était préparée.

  - Après la Réforme des pensions: Les changements apportés au processus des pensions font qu'aucune avis médical en bonne et due forme ne sera fourni.

- **Examens médicaux :** L'étendue de l'incapacité des pensionnés est évaluée à la lumière des rapports des examens médicaux envoyés par les bureaux de district. Le nombre des examens effectués en 1994-1995 a diminué de 18,5 p. 100 en regard de 1993-1994. Cette baisse s'explique principalement du fait qu'en 1993-1994, les rapports soumis avec les demandes combinées de droit à pension et d'évaluation ont en partie éliminé la nécessité d'effectuer des examens une fois accordé le droit à pension. Les bureaux de district ont en outre effectué moins d'examens médicaux courants auprès de bénéficiaires.

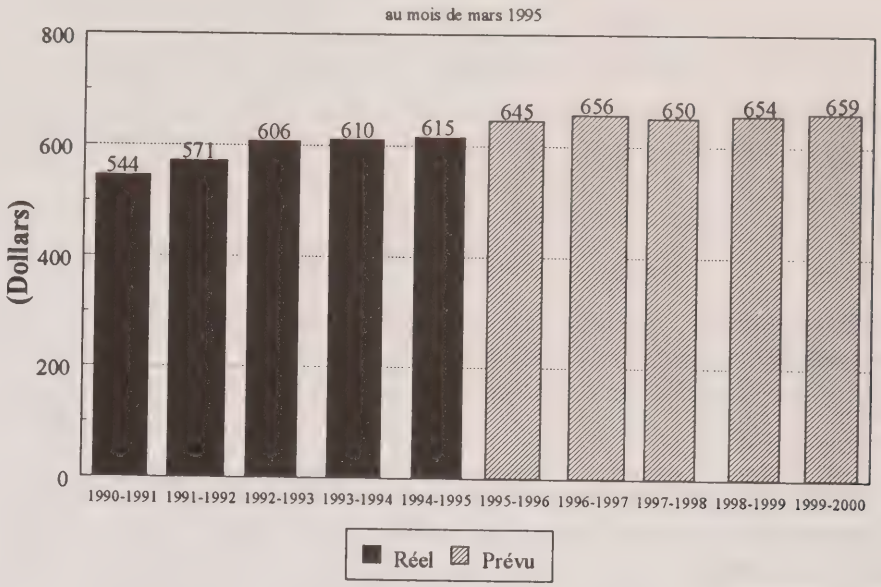
Tableau 16 : Volumes de travail au chapitre des pensions (avant le 15 septembre 1995)

Activité	Réel 1995-1996 (au 14 sept. 1995)	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Programme des Anciens Combattants				
Précis médicaux	1 695	6 186	10 629	10 907
Avis médicaux	4 280	17 593	19 965	21 933
Examens médicaux	3 876	9 287	11 393	13 893
Exposés de cas	3 554	8 552	9 786	9 546
Prestations supplémentaires*	11 402	18 586	22 010	35 319
Promulgations	13 101	34 116	36 022	39 972
Correspondance	1 447	3 320	3 580	2 990
Paiements émis	879 052	1 755 292	1 758 328	1 764 291
Opérations sur comptes de paiement	120 265	111 309	102 694	116 522
Programme de la Commission canadienne des pensions				
Premières décisions**	3 997	12 257	13 299	12 963
Décisions relatives aux prestations supplémentaires*	648	1 361	1 896	2 877
Indemnités versées après évaluation	2 926	7 441	8 697	11 373
Programme du Bureau de services juridiques des pensions				
Premières demandes	4 543	10 690	11 972	14 517
Audiences devant la CCP	3 454	8 579	7 898	7 321
Appels auprès du TAAC	978	1 862	1 742	2 338

* Voir Prestations supplémentaires, page 2-41.

** Les premières décisions portent aussi bien sur les pensions d'invalidité que sur les allocations spéciales.

Tableau 15 : Prestations de pension mensuelles moyennes



Service aux pensionnés : Par suite de l'adoption du projet de loi C-67 et des modifications résultantes au regard des responsabilités et des méthodes de travail (en vigueur le 15 septembre 1995), l'établissement des rapports sur les volumes de travail du Ministère au chapitre des pensions a également subi certains changements. Le tableau 16 à la page 2-39 présente les volumes de travail réels des exercices 1991-1992 à 1995-1996 (jusqu'au 15 septembre 1995).

Le tableau 17 de la page 2-40 donne des prévisions sur les volumes de travail au chapitre des pensions pour le restant de 1995-1996 et pour 1996-1997. Vous trouverez aux pages suivantes d'autres renseignements sur le volume de travail à ce chapitre, y compris des définitions, une explication des changements apportés au processus, et des remarques sur l'évolution du volume de travail.

- **Précis médicaux :**

  - Avant la Réforme des pensions : Le précis médical, résumé des données médicales se rapportant à l'affection ou aux affections médicales faisant l'objet de la demande de pension, était préparé par le personnel du Ministère en vue de l'arbitrage de la demande par la CCP. Le nombre de précis rédigés au cours des vingt-quatre premières semaines de 1995-1996 a chuté puisque pendant ce temps les rédacteurs étaient formés à assumer la responsabilité de l'arbitrage des premières décisions.

  - Après la Réforme des pensions : Depuis la mise en œuvre de la Loi C-67 le 15 septembre 1995, le précis médical n'est plus un document distinct; il sera intégré au document préparé par le Ministère en vue de la première décision et ne fera plus l'objet de rapports distincts.

Tableau 14 : Échelle des prestations de pension mensuelles (en vigueur chaque année au 1er janvier)

	1996	1995	1994	1993	1992
Pension de base	1 659,31 $	1 629,97 $	1 621,86 $	1 591,62 $	1 563,48 $
Pension supplémentaire versée à l'égard du conjoint (équivalent à 25 p. 100 de la pension de base)	414,83	407,49	405,47	397,91	390,87
Pension supplémentaire à l'égard des enfants					
Premier enfant (équivalent à 13 p. 100 de la pension de base)	215,71	211,90	210,84	206,91	203,25
Deuxième enfant (équivalent à 9,5 p. 100 de la pension de base)	157,63	154,84	154,08	151,20	148,53
Chaque enfant additionnel (équivalent à 7,5 p. 100 de la pension de base)	124,45	122,25	121,64	119,37	117,26

Le tableau 15 à la page 2-38 donne la moyenne des prestations mensuelles versées (réelles et prévues) pour la période de dix ans allant de 1990-1991 à 1999-2000 en dollars courants. Bien que la pension mensuelle moyenne augmente de façon régulière, un certain nombre d'éléments l'ont fait varier. Signalons par exemple, le remplacement de pensions d'invalidité par des prestations versées aux survivants; l'augmentation du nombre de prestations versées aux survivants suite au rétablissement des pensions à l'égard des veufs et des veuves remariés dont la plupart (environ 81 p. 100) reçoivent des prestations complètes de survivants, l'accroissement du nombre de pensionnés dont l'état de santé s'est détérioré et dont le taux des prestations a augmenté, et l'augmentation du nombre de ceux qui touchent des allocations spéciales pour des soins, vêtements ou incapacité exceptionnelle.

s'adresser au gouvernement britannique pour toucher une rente. Au 31 mars 1995, 1 152 anciens combattants au total touchaient de telles prestations : 368 (32 p. 100) recevaient des prestations pour bravoure seulement et 784 (68 p. 100) touchaient également une pension d'invalidité.

Allocations spéciales : Au 31 mars 1995, 16 888 bénéficiaires de pension ont reçu une allocation de soins, une allocation vestimentaire ou une allocation d'incapacité exceptionnelle. C'est une augmentation d'environ 4,1 p. 100 par rapport à 1993-1994 et de 7,4 p. 100 par rapport à 1992-1993. Ces chiffres sont un bon indice du fait que lorsque les pensionnés vieillissent, leur état de santé se détériore et ils ont davantage besoin d'avoir recours à ces allocations spéciales.

Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation **:** En vertu de ce Règlement, les employés de la fonction publique du Canada peuvent toucher une indemnité en cas d'invalidité ou de décès survenu lors d'un vol aérien non régulier dans le cadre de leurs fonctions.

Types de service : Les prestations d'invalidité, d'ancien prisonnier de guerre et de survivant sont classées en fonction du théâtre de guerre auquel le décès ou l'invalidité sont attribuables. Le tableau 13 montre la répartition des bénéficiaires de pension selon le type d'état de service.

Tableau 13 : Répartition des bénéficiaires de pension selon le type de service

	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Première Guerre mondiale	1,7%	2,0%	2,6%	3,0%	3,6%
Seconde Guerre mondiale	79,6%	80,3%	80,5%	81,2%	81,3%
Corée	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Force régulière	16,7%	15,7%	14,9%	13,8%	13,1%

Prestations versées : Les prestations varient en fonction du degré d'invalidité. Les invalidités indemnisées sont évaluées entre 0 et 100 p. 100, selon une Table des invalidités. Les taux de base des pensions, sur lesquels toutes les prestations sont alignées, sont révisés au 1er janvier de chaque année en fonction de la hausse du coût de la vie.

Les bénéficiaires d'une pension d'invalidité reçoivent des prestations supplémentaires à l'égard de leur conjoint et de leurs enfants admissibles. En 1994-1995, des prestations supplémentaires avaient été payées à 74 078 conjoints et enfants. Le tableau 14 (à la page 2-37) indique les taux des pensions de base et des pensions supplémentaires des cinq dernières années pour un pensionné souffrant d'une invalidité évaluée à 98 p. 100 ou plus.

Pensions de survivants : Le conjoint survivant d'un ancien combattant décédé et ses enfants admissibles (dans une certaine limite d'âge) peuvent recevoir des prestations s'il est établi que le décès de l'ancien combattant est lié au service militaire, ou si l'ancien combattant recevait, ou aurait dû recevoir, une pension d'invalidité au moment du décès. S'il est établi que le décès de l'ancien combattant est lié au service militaire, le conjoint survivant a droit à une pleine pension.

Lorsque l'ancien combattant touchait une pension d'invalidité au moment de son décès, la Loi prescrit que le conjoint survivant recevra, pendant un an, quel que soit le montant de la pension mensuelle d'invalidité, la pension supplémentaire versée à l'égard du conjoint, l'allocation de soins et l'allocation d'incapacité exceptionnelle que le bénéficiaire de la pension d'invalidité touchait au moment de son décès. À la fin de l'année, ces prestations de survivant sont converties en une pleine pension (si le pensionné touchait une pension d'invalidité évaluée à 48 p. 100 ou plus au moment de son décès) ou en une pension proportionnelle (si le pensionné touchait une pension d'invalidité évaluée entre 5 et 47 p. 100 au moment de son décès). La pension proportionnelle équivaut à la moitié de la pension d'invalidité versée au moment du décès. Les veufs et les veuves continuent de recevoir les prestations de survivant lorsqu'ils se remarient.

On prévoit que le nombre des survivants recevant des prestations sera de 5,5 p. 100 plus élevé en 1996-1997 qu'en 1992-1993. Cette hausse s'explique principalement par le fait que les pensions d'invalidité sont de plus en plus remplacées par les prestations de survivant.

Indemnités de prisonniers de guerre : Les anciens combattants et certains civils qui ont été prisonniers de guerre pendant 89 jours ou plus, qui ont échappé à la capture par l'ennemi ou ont été fugitifs pendant 89 jours ou plus après s'être évadés d'un camp de prisonniers de guerre peuvent avoir droit à une indemnité conformément à la partie III.I de la *Loi sur les pensions*.

Au 31 mars 1995, un total de 5 476 anciens prisonniers de guerre recevaient des indemnités. Plus de la moitié de ces bénéficiaires (66 p. 100) recevaient également des prestations d'invalidité. Comme l'indique le tableau 12 à la page 2-34, le nombre de bénéficiaires touchant une indemnité de prisonnier de guerre seulement devrait enregistrer une diminution de l'ordre de 22,7 p. 100 entre 1992-1993 et 1996-1997.

***Décret sur les prestations pour bravoure* :** Afin d'avoir droit à une rente ou une gratification en vertu de ce décret, le requérant doit avoir reçu des prestations pour bravoure pendant son service au sein des Forces canadiennes depuis le début de la Seconde Guerre mondiale. Pour être admissible à certaines rentes, il faut aussi recevoir une pension d'invalidité, une allocation d'ancien combattant ou une pension de retraite du ministère de la Défense nationale. Les anciens combattants qui ont reçu des prestations pour bravoure au cours de la Première Guerre mondiale doivent

Tableau 12 : Nombre de bénéficiaires selon le type de prestation reçue

	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Bénéficiaires de pensions d'invalidité	87 617	89 332	91 724	92 186	92 979
Anciens PG bénéficiaires d'indemnités d'anciens PG seulement	1 612	1 725	1 838	1 966	2 086
Survivants	57 813	56 858	56 213	55 626	54 805
Bénéficiaires d'une prestation pour bravoure seulement	330	350	368	393	412
Total	147 372	148 265	150 143	150 171	150 282

Pensions d'invalidité : Aux termes de la *Loi sur les pensions*, des pensions peuvent être versées aux anciens membres (et, dans certains cas, aux membres actuels) des forces armées souffrant d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou de son aggravation, qui est survenue au cours du service militaire en temps de guerre ou qui était consécutive ou se rattachait directement au service militaire en temps de paix. Les parties I à X de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* prévoient l'octroi de prestations d'invalidité semblables aux anciens combattants de la marine marchande et à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes. D'autres textes législatifs, par exemple la *Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants* et le *Décret sur la pension dans les zones de service spécial*, assurent les mêmes prestations ou des prestations semblables aux anciens combattants de la guerre de Corée et aux personnes ayant participé à des opérations de maintien de la paix.

Le montant des pensions est fondé sur le degré ou l'évaluation de l'invalidité de la personne, l'invalidité peut être évaluée de 0 à 100 p. 100, selon l'état de santé ou la gravité du cas. Les pensions mensuelles sont versées pour une invalidité ou un ensemble d'invalidités évaluées à 5 p. 100 ou plus. Une somme forfaitaire est versée pour l'invalidité évaluée de 1 à 4 p. 100. Les pensionnés souffrant d'invalidités spécifiques sont examinés régulièrement par des médecins qui vérifient le degré de leur invalidité. Lorsqu'il y a aggravation de l'état du pensionné, l'évaluation de la pension pourra être majorée. Les bénéficiaires d'une pension d'invalidité peuvent recevoir des prestations supplémentaires à l'égard du conjoint et/ou des enfants à leur charge.

On prévoit une baisse du nombre des bénéficiaires de pensions d'invalidité. En 1996-1997, ce nombre sera de 87 617 en 1996-1997, ce qui représente une diminution de 5,8 p. 100 depuis 1992-1993.

Tableau 11 : Résultats financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	ÉTP	$	ÉTP	$	ÉTP
Subventions et contributions						
Paiements de prestations pour les pensions d'invalidité/ de survivant	1 109 371		1 146 401		**(37 030)**	
Subventions d'inhumation	3 813		4 216		**(403)**	
Réalisation du Programme des pensions	19 852	338	18 914	349	**938**	**(11)**
	1 133 036	338	1 169 531	349	**(36 495)**	**(11)**

Voir à la page 2-10 pour les résultats financiers de l'ancien Programme du Bureau de services juridiques des pensions et à la page 2-11 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1994-1995 et les dépenses réelles de 1994-1995.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Depuis 1991, le Programme a enregistré une diminution lente mais constante du nombre total de bénéficiaires en raison de l'accroissement de la mortalité. Il s'est produit en même temps une légère augmentation des dépenses, qui découle principalement des évaluations et des allocations plus élevées accordées à une clientèle de plus en plus âgée et des prestations rajustées pour tenir compte de la hausse de l'indice des prix à la consommation.

Types de prestations :

Au cours de l'exercice 1996-1997, 147 372 bénéficiaires recevront des prestations de pension pour un montant total de 1 159,8 millions de dollars. Les prestations ont augmenté de 1,8 p. 100 le 1er janvier 1996 en raison des changements dans l'indice des prix à la consommation. Le tableau 12, à la page 2-34, présente un aperçu du nombre de bénéficiaires selon le type de prestation reçue sur une période de cinq ans. On trouvera à la suite du tableau une brève description des prestations de pension et des conditions d'admissibilité y afférentes.

3. Sommaire des ressources

L'adoption du projet de loi C-67, le 15 septembre 1995, s'est traduit par la fusion du Bureau de services juridiques des pensions et d'Anciens Combattants Canada, ainsi que par la fusion de la Commission canadienne des pensions (CCP) et du Tribunal d'appel des anciens combattants (TAAC), lesquels forment maintenant le nouveau Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Les ressources affectées antérieurement à la CCP et au TAAC ont été respectivement transférées à l'activité des pensions du Programme des Anciens Combattants et du Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

En 1996-1997, l'activité des pensions comptera pour environ 61 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et occupera 14 p. 100 de ses ressources humaines. Environ 98 p. 100 des dépenses totales sont destinées aux paiements de transfert faits aux pensionnées, aux anciens prisonniers de guerre et à leurs survivants.

Tableau 10 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Budget des dépenses 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Programme des Anciens Combattants						
Subventions et contributions						
Paiements des prestations pour les pensions d'invalidité/ de survivant	**1 159 811**		1 152 487		1 113 184	
Réalisation du Programme des pensions	**25 753**	**453**	25 809 *	456 *	19 852	338
	1 185 564	**453**	1 178 296 *	456 *	1 133 036	338
Programme du Bureau de services juridiques des pensions						
Réalisation du Programme des pensions	**0**	**0**	0	0	7 507	121
Total des dépenses des programmes de pensions	**1 185 564**	**453**	1 178 296 *	456 *	1 140 543	459

* Budget des dépenses principal de 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10 à la page 1-14).

Voir les pages 2-8 et 2-9 pour l'explication des principales différences entre le budget des dépenses principal de 1995-1996 et celui de 1996-1997.

B. Pensions

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des prestations et des services relatifs aux pensions d'invalidité, notamment des conseils, renseignements, aide juridique, décision, examens médicaux et versement des prestations.

2. Description

Des pensions et prestations sont versées aux anciens combattants des forces armées et de la marine marchande, ainsi qu'aux personnes à leur charge ou à leurs survivants, en cas d'invalidité ou de décès lié au service. Les anciens combattants des forces armées qui répondent aux exigences relatives à la résidence, et certains civils qui ont servi au sein d'organismes d'appui des forces armées peuvent aussi être admissibles à ces prestations.

ACC rend des décisions à l'égard des demandes et établit la politique juridictionnelle conformément à la *Loi sur les pensions*, à la *Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants*, aux parties I à X de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils*, au *Décret sur la pension dans les zones de service spécial*, au *Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation* et aux lois et ordonnances connexes.

Le Ministère prépare les demandes aux fins de décision par la prestation de conseils, avis et aide aux clients, par l'enregistrement et le suivi des demandes, par l'extraction des données relatives aux demandes dans les documents médicaux et les documents militaires et, s'il y a lieu, par l'exécution des examens médicaux aux fins de pension.

De plus, le Ministère rend des décisions à l'égard des prestations à caractère non médical (supplémentaires) et aux allocations spéciales telles que l'allocation d'incapacité exceptionnelle, l'allocation de soins et l'allocation vestimentaire; il conseille les clients et leurs représentants au sujet des décisions, calcule et prépare les comptes pour paiement; il veille au dépôt ou à l'émission des chèques; et répond aux demandes de renseignements concernant les pensions.

Le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP) fournit des services d'aide juridiques gratuits aux personnes qui, par le biais des processus d'examen et d'appel auprès du Tribunal des anciens combattants (révision et appel), désirent établir leurs droits à pension en vertu de la *Loi sur les pensions*, et des statuts et ordonnances connexes.

- **Taux d'hébergement et de repas :** En vertu des modifications apportées au budget en février 1990, les anciens combattants placés en établissement, sauf ceux qui obtenaient des soins en raison de leurs affections ouvrant droit à pension, devaient payer les taux provinciaux d'hébergement et de repas les plus bas en vigueur au 1er juillet de l'année précédente. Depuis le 1er avril 1995, les frais mensuels d'hébergement et de repas des anciens combattants placés en établissement sont fixés à 703,80 $. Il n'y aura aucun changement des taux en 1996. De plus, des dispositions du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* prévoient certaines protections du revenu telles que la réduction des montants payés par les bénéficiaires à faible revenu qui ont des personnes à leur charge et l'assurance d'une allocation mensuelle pour leurs menues dépenses personnelles.

- **Programme d'activités :** Grâce au Programme d'activités du Ministère, des activités d'artisanat sont offertes aux anciens combattants placés en établissement de part et d'autre du Canada. Sur la base des résultats d'un examen effectué en 1993-1994, le Ministère a déjà commencé à transférer les responsabilités administratives relatives à l'exécution du programme de la Société canadienne de la Croix-Rouge aux établissements d'accueil, pour que le service puisse être entièrement intégré aux autres services récréatifs offerts par les hôpitaux. Les transferts sont maintenant terminés dans trois établissements en Ontario, un en Colombie-Britannique et un en Nouvelle-Écosse. Les négociations se poursuivent pour ce qui est des autres établissements; tous les transferts devraient être effectués d'ici l'exercice 1997-1998. Le Ministère continue de financer les activités en établissement dans quatorze établissements au Canada.

plus facilement des soins de qualité qui satisfont aux normes actuelles en matière de soins de santé. Le tableau 9 (à la page 2-28) fait état des contributions versées par le Ministère à certains établissements à la suite de la cession d'hôpitaux aux gouvernements provinciaux.

Le nouveau Centre de santé Perley-Rideau pour anciens combattants a officiellement ouvert ses portes en décembre 1995, de même que l'Hôpital commémoratif Sutherland-Harris (Pictou, N.-É.) et le Centre de santé Hugh Twomey (Botwood, T.-N.). Par ailleurs, le Centre communautaire de Ste-Anne (Arichat, N.-É.) et le Centre O'Connell (Corner Brook, T.-N.) devraient être terminés au cours de l'exercice 1995-1996. L'ouverture de ces installations offrira aux anciens combattants 127 autres lits d'accès en priorité pour soins de longue durée.

L'initiative de l'examen des besoins en soins de longue durée a cédé la place à l'Examen des programmes à l'échelle du gouvernement. À l'avenir, dans les provinces où les projets ne sont pas terminés, on pourra ajouter des lits pour soins prolongés uniquement lorsque la province a établi une possibilité ou lorsque le Ministère peut financer de telles initiatives en utilisant les fonds déjà disponibles.

- **Ententes fédérales-provinciales :** Depuis 1988, les négociations officielles entre le Ministère et les ministères provinciaux de la santé, d'après la stratégie de négociation approuvée, ont mené à la signature d'ententes-cadres avec les provinces suivantes : Colombie-Britannique (1990), Alberta (1992), Nouveau-Brunswick (1990), Nouvelle-Écosse (1992), Terre-Neuve (1993) et Île-du-Prince-Édouard (1994). Ces ententes-cadres décrivent les questions relatives aux soins de santé et aux services connexes offerts aux anciens combattants et traitent de la disponibilité et de la répartition de lits supplémentaires pour soins de longue durée aux anciens combattants, ainsi que de l'accès prioritaire à ces lits. Elles peuvent aussi inclure un examen des accords de cession et d'exploitation en vigueur, ainsi que les spécifications du programme de base.

- **Accords d'exploitation et programme de base :** Les soins de santé continuent de relever des provinces en vertu de la *Loi constitutionnelle (1986)*, et le Ministère cherche à s'entendre avec les autorités provinciales afin de s'acquitter de ses obligations relativement aux soins donnés aux anciens combattants admissibles, surtout en ce qui concerne les soins en établissement. À cette fin et pour veiller à ce que les anciens combattants obtiennent les programmes et les services dont ils ont besoin et auxquels ils ont droit, le Ministère continue de surveiller les services que reçoivent les bénéficiaires et d'assurer l'optimisation des ressources dans les établissements où il a une responsabilité financière. Il a établi à cet effet un programme de base des services offerts aux anciens combattants, d'après les besoins décrits dans un accord d'exploitation entre le Ministère et l'établissement contractant qui fournit des soins aux bénéficiaires d'ACC.

Tableau 9 : Contributions versées aux provinces dans le cadre d'accords de cession d'hôpitaux (en milliers de dollars - en dollars de l'année courante)

Province	Établissement	Années futures	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Années précédentes	Total
Alberta	Lits d'accès en priorité (divers endroits)	--	--	--	250	3 982	4 232
Colombie-Britannique	Lits d'accès en priorités (divers endroits)	--	**3 828**	4 463	1 537	5 194	15 022
	Résidence de Broadmead	--	--	--	7 510	4 990	12 500
Terre-Neuve	Rénovation du Pavillon des anciens combattants à St. John's et autres lits d'accès en priorité (divers endroits)	--	--	2 071	543	3 486	6 100
Nouvelle-Écosse	Lits d'accès en priorité (divers endroits)	--	--	1 859	1 186	1 420	4 465
Ontario	Hôpital Perley	--	--	11 281	20 545	4 318	36 144
Québec	Centre hospitalier Côte-des-Neiges (anciennement Hôpital Queen-Mary)	--	--	472	--	14 101	14 573
Î.-P.-É.	Lits d'accès en priorité et évaluation gériatrique (divers endroits)	--	--	476	24	625	1 125
Saskatchewan	Foyer pour anciens combattants de Saskatoon	3 129	**3 129**	--	--	--	6 258
		3 129	**6 957**	20 622	31 595	38 116	100 419

* Prévisions au 30 novembre 1995.

Le tableau 8 présente la charge de travail associée au PAAC pour les exercices 1992-1993 à 1996-1997.

Tableau 8 : Résumé des activités relatives au PAAC

Activité	Prévu 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Demandes	5 703	6 504	5 885	7 418	13 613
Fin des prestations	11 835	10 847	8 496	10 865	8 004
Renouvellements	27 021	27 181	22 840	22 940	21 008
Nouvelles évaluations/ Évaluations	41 008	39 820	39 521	37 353	40 028
Examens	59 716	59 103	59 301	71 135	73 234
Modifications	16 125	16 800	20 212	19 821	25 175

Malgré la baisse du nombre de bénéficiaires, la charge de travail et les dépenses relatives au PAAC sont demeurées assez fortes, car la moyenne d'âge des anciens combattants est plus élevée et, par conséquent, les bénéficiaires demandent plus de services. De même qu'en 1994-1995, la plupart des demandes concernant le PAAC pour 1995-1996 continuent d'être traitées dans les 30 jours.

Soins de longue durée : ACC est tenu de fournir des soins en établissement aux anciens combattants et aux civils admissibles, dans des établissements de soins de santé du Ministère, contractants et communautaires.

- **Établissements du Ministère :** En 1963, le gouvernement fédéral demandait à ACC de se départir des hôpitaux et des foyers pour anciens combattants. Depuis 1966, le Ministère a cédé aux administrations provinciales ou fermé treize hôpitaux et six foyers. Les seuls établissements qui restent sont l'Hôpital Sainte-Anne à Ste-Anne-de-Bellevue (Québec) et le Foyer pour anciens combattants de Saskatoon (Saskatchewan). Ce dernier établissement sera cédé au Conseil sanitaire de district de Saskatoon en 1996; une entente à cet égard a déjà été signée. Des discussions préliminaires se poursuivent pour évaluer la possibilité de céder l'Hôpital Sainte-Anne.

  En 1994-1995, les dépenses liées au fonctionnement de l'Hôpital Sainte-Anne se sont élevées à environ 61,2 millions de dollars, et celles du Foyer pour anciens combattants de Saskatoon, à environ 2,5 millions de dollars.

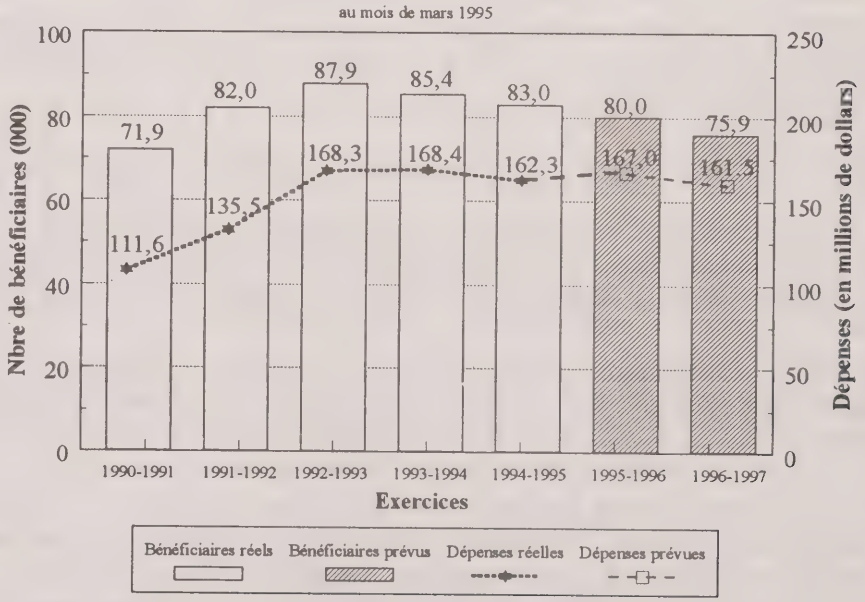
- **Lits d'accès en priorité pour soins de longue durée :** Le Ministère a accès à 3 864 lits pour soins de longue durée (au 31 octobre 1995) dans les établissements contractants cédés aux administrations provinciales et grâce à la répartition judicieuse des lits d'accès en priorité nouveaux et existants. On continue d'apporter des améliorations aux établissements canadiens où les anciens combattants ont un accès prioritaire aux lits pour soins de longue durée afin que l'on puisse dispenser

a pas de programmes locaux ou lorsque des services additionnels sont requis pour répondre aux besoins des anciens combattants dans le domaine des services de santé. Les soins à domicile comprennent les soins de santé professionnels et l'aide à la préparation des repas, au ménage et à l'entretien du terrain, les soins dans les centres de jour et les services d'adaptation au domicile pour aider les anciens combattants invalides. Lorsque des soins dans des établissements communautaires sont requis, le Ministère participe à l'organisation de ce type de soins par l'entremise de foyers ou d'autres établissements appropriés.

Depuis ses débuts en 1981 jusqu'en 1992, les dépenses du PAAC ont subi une hausse au fur et à mesure que de nouveaux groupes devenaient admissibles aux prestations. Depuis avril 1993, la participation au programme a commencé à diminuer. Bien que la demande de services accrus par bénéficiaire continue d'augmenter, une stabilisation des dépenses est prévue en raison de la diminution attendue du nombre total de bénéficiaires.

Au 31 mars 1995, 83 000 clients au total avaient obtenu des prestations dans le cadre du PAAC. Les dépenses du programme se chiffraient à 162,3 millions de dollars. Les prévisions du PAAC sont fondées sur le taux de participation des bénéficiaires, mais elles ont été complétées par une analyse des tendances du programme de manière à tenir compte des dépenses accrues liées aux mesures provinciales de restriction. Le tableau 7 indique la participation au PAAC et les dépenses du programme de 1990-1991 à 1996-1997.

Tableau 7 : Dépenses et nombre de bénéficiaires relatifs au Programme pour l'autonomie des anciens combattants



d'obtenir, pour les clients fédéraux, des services de santé de qualité au plus bas coût possible en coordonnant les efforts des organismes participants. Un secrétariat a été mis sur pied et plusieurs activités sont actuellement exécutées en collaboration par les ministères visés. En sa qualité de participant, Anciens Combattants Canada joue un rôle dans la réalisation de projets pilotes menant à l'achat coordonné de fournitures et de services d'optométrie, et de médicaments d'ordonnance.

- Le Ministère révise actuellement sa liste de prestations pharmaceutiques afin de s'assurer qu'elle est administrée de façon rentable et efficiente, et qu'elle répond aux demandes des anciens combattants admissibles dont les besoins en matière de soins de santé sont justifiés. L'étude permettra d'assurer que les clients aient accès à tous les médicaments d'ordonnance essentiels et à certains médicaments en vente libre qui sont automatiquement fournis avec l'ordonnance d'un médecin. Grâce à une gestion appropriée des soins de santé, qui comprend un mécanisme d'examen de la consommation pharmaceutique, les clients seront protégés contre l'utilisation abusive ou détournée de médicaments (notamment en ce qui a trait aux risques définis lors de l'étude effectuée en 1993-1994 sur l'utilisation des médicaments) et, en parallèle, le Ministère s'assurera que son programme relatif aux médicaments est administré de façon économique.

Les principales modifications concernant l'admissibilité découlent de l'exercice de l'Examen des programmes à l'échelle du gouvernement. Ces modifications ont donné lieu à : l'exclusion des clients membres de la résistance aux avantages ministériels de soins de santé; l'exclusion des nouvelles demandes d'anciens combattants alliés qui ne satisfont pas aux critères de résidence canadienne d'avant-guerre des programmes de soins de santé du Ministère, l'élimination de certains programmes de soins de santé tels que l'indemnité pour aide temporaire, l'indemnité pour perte de gains, et les modifications aux déplacements des anciens combattants. La mise en oeuvre de ces changements a eu lieu en septembre 1995.

En 1996-97, des vérifications sont prévues dans les secteurs suivants :

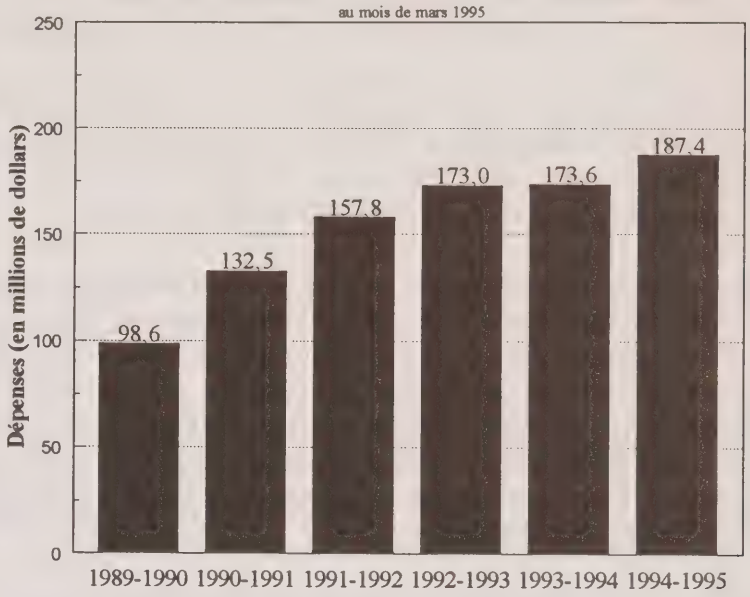
- Examen des prestations selon le revenu en matière de soins de santé, qui permettra d'évaluer s'il est nécessaire de procéder à une étude plus approfondie des prestations selon le revenu dans le cas des programmes de soins de santé; et

- Examen de la vérification des paiements, qui permettra de déterminer si les paiements sont effectués aux clients admissibles conformément aux règlements en vigueur.

Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC) : Le Ministère aide, au moyen du PAAC, un grand nombre d'anciens combattants admissibles dont l'autonomie et la qualité de vie sont menacées. Le PAAC offre aux anciens combattants admissibles, des soins à domicile et des soins de longue durée dans un établissement communautaire. Il est possible d'obtenir de l'aide financière lorsqu'il n'y

anciens combattants des programmes de distribution de médicaments provinciaux. Ceci a occasionné des dépenses additionnelles pour ACC de 37,9 millions de dollars par année.

Tableau 6 : Dépenses en soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, et en prothèses



À la demande du Conseil du Trésor en décembre 1992, tous les programmes ministériels de soins de santé ont été passés en revue dans le but de contrôler ou de réduire les coûts. Afin de s'assurer que le Ministère soit le plus efficient possible et que les dépenses en soins de santé soient justifiées par rapport aux besoins des anciens combattants, les quatorze «Programmes de libre choix» (PLC) offerts en vertu de son Programme de traitement ont fait l'objet d'un examen. Comme les avantages relatifs à ces Programmes de libre choix sont offerts par un réseau national de quelque 75 000 fournisseurs de produits de santé, l'examen visait à trouver le moyen d'obtenir le meilleur prix pour tous les produits achetés. Sur l'ensemble, dix programmes ont été modifiés (décembre 1995). Parmi les changements apportés, notons l'introduction de limites supplémentaires sur le plan financier et sur le plan de la périodicité pour certains programmes, et des changements dans les exigences de préautorisation d'autres programmes. Quant aux quatre programmes qui restent, ils sont en cours d'examen.

Autres initiatives reliées aux avantages médicaux et aux soins de santé :

- Anciens Combattants Canada est l'un des participants à une Initiative de coordination des soins de santé avec huit autres ministères et organismes fédéraux, et il en est aussi le ministère directeur. Le but de l'Initiative est

services de mise en contact, de consultation à court terme et des services complets de gestion de cas. Les professionnels des soins de santé des bureaux de district reçoivent l'aide des spécialistes fonctionnels, à l'échelle régionale et nationale. Ces services ne comprennent pas toujours les avantages pour soins de santé, mais ils permettent d'atteindre l'objectif global consistant à fournir des soins continus qui aident les bénéficiaires du Ministère à rester en bonne santé et à être autonomes au sein de leur collectivité.

Traitement et autres avantages relatifs aux services de santé : Les anciens combattants et les civils admissibles ont droit, en vertu du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*, aux avantages liés aux soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, y compris les aides à la vie quotidienne, les services d'ambulance, les services audio, dentaires et hospitaliers, les fournitures sanitaires, l'oxygénothérapie, les prothèses, les orthèses, les services médicaux et infirmiers, les médicaments d'ordonnance et en vente libre, et les services de santé connexes.

Les bénéficiaires d'une pension d'invalidité peuvent être soignés aux frais du Ministère pour des affections qui leur donnent droit à pension. De plus, les anciens combattants souffrant d'une affection n'ouvrant pas droit à pension peuvent recevoir des traitements lorsque cette affection n'est pas couverte par un régime provincial d'assurance-maladie et qu'ils bénéficient des services offerts en vertu du Programme pour l'autonomie des anciens combattants ou encore lorsque le revenu des anciens combattants ou des civils admissibles se situe dans les limites établies par la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*.

En 1994-95, les dépenses en soins médicaux, chirurgicaux, dentaires et pour la fourniture de prothèses se sont élevées à 187,4 millions de dollars. Le tableau 6 (page 2-24) donne un aperçu de ces dépenses de 1989-1990 à 1994-1995.

Les paiements pour les services de traitement sont effectués au moyen d'un service automatisé, le Système de comptabilisation de traitement (SCT). Ce service est administré par la Croix Bleue du Canada atlantique qui obtenait, au début de 1995, un contrat pour la période 1995-2000. Le SCT a été bien accueilli par les fournisseurs, qui facturent directement à la Croix Bleue les factures de soins de santé des anciens combattants, et par les anciens combattants, qui peuvent utiliser une carte pour avoir accès aux services du SCT et éviter les dépenses personnelles. Le SCT est accessible à quelque 152 000 bénéficiaires à l'échelle nationale.

Les services de soins de santé, quel que soit le niveau gouvernemental, sont de plus en plus touchés par les restrictions financières. Les dépenses en avantages médicaux d'ACC dépendent énormément des services de soins de santé que chaque province offre en vertu de son régime d'assurance-maladie. Ce régime varie d'une province à l'autre. La tendance dans les provinces est, en général, au contrôle et à la réduction des coûts, ce qui signifie que le Ministère doit payer des coûts plus élevés. Au cours des quatre dernières années, certaines provinces ont décidé d'exclure les

Tableau 5 : Rendement financier en 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	ÉTP	$	ÉTP	$	ÉTP
Prestations pour traitement et autres services de santé						
Traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires, et prothèses	187 383		193 645		(6 262)	
Divers	1 107		1 700		(593)	
Frais de déplacement des anciens combattants	11 591		15 113		(3 522)	
Services du Programme pour l'autonomie des anciens combattants	162 343		177 600		(15 257)	
Soins de longue durée						
Établissements ministériels	63 707	1 108	64 686	1 153	(979)	(45)
Hôpital au choix de l'ancien combattant et établissements contractants	115 661		132 797		(17 136)	
Accords négociés relatifs à la cession des hôpitaux pour anciens combattants	31 595		34 430		(2 835)	
Réalisation du Programme des soins de santé	46 348	943	59 170	974	(12 822)	(31)
	619 735	2 051	679 141	2 127	(59 406)	(76)

Voir la page 2-11 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1994-1995 et les dépenses réelles de 1994-1995.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Services de santé : Les anciens combattants continuent de recevoir des services personnalisés selon trois modes de service : direct, par téléphone et par la poste. Les conseillers, les infirmières et les médecins de district fournissent aux anciens combattants et aux civils admissibles des renseignements sur les soins de santé et des

3. Sommaire des ressources

En 1996-1997, les soins de santé représenteront environ 31 p. 100 des dépenses du Programme des Anciens Combattants et 62 p. 100 de ses ressources humaines. Les prestations et les services aux bénéficiaires représenteront environ 90 p. 100 des dépenses de soins de santé, tandis que le fonctionnement de l'Hôpital Sainte-Anne absorbera 53 p. 100 des ressources humaines réservées aux soins de santé.

Tableau 4 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**		Budget des dépenses 1995-1996		Réel 1994-1995	
	$	**ÉTP**	$	ÉTP	$	ÉTP
Prestations pour traitement et autres services de santé						
Traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires et prothèses	**176 392**		193 302		187 383	
Divers	**1 700**		1 700		1 107	
Frais de déplacement des anciens combattants	**9 104**		8 309		11 591	
Services du Programme pour l'autonomie des anciens combattants	**161 466**		167 000		162 343	
Soins de longue durée						
Établissements ministériels	**61 034**	**1 053**	60 307	1 127	63 707	1 108
Hôpital au choix de l'ancien combattant et établissements contractants	**125 377**		119 586		115 661	
Accords négociés relatifs à la cession des hôpitaux pour anciens combattants	**6 957**		20 822		31 595	
Réalisation du Programme des soins de santé	**58 653**	**933**	58 457	918	46 348	943
	600 683	**1 986**	629 483	2 045	619 735	2 051

Voir les pages 2-8 et 2-9 pour l'explication des différences importantes entre le Budget des dépenses principal de 1995-1996 et celui de 1996-1997.

Section II
Analyse par activité

A. Soins de santé

1. Objectif

Fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services sociaux et de santé, entre autres, des conseils et des renseignements, l'évaluation des besoins, la mise en contact, ainsi que l'administration et le versement des prestations.

2. Description

Afin d'améliorer la qualité et la durée de vie de nos clients, d'assurer leur autonomie et d'éviter ou de retarder le placement en établissement, le Ministère offre des services et des avantages pour soins de santé aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles en vertu des dispositions du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*. Ces services et avantages sont les suivants :

- **Services de santé** - évaluation complète, consultation et gestion de cas, représentation, mise en contact ou coordination avec d'autres organismes communautaires;

- **Traitement et autres avantages relatifs aux services de santé** - examen ou soins médicaux, chirurgicaux et dentaires; distribution et entretien de prothèses et d'appareils connexes et adaptation au domicile pour en faciliter l'utilisation; avantages supplémentaires; allocations de traitement et autres avantages et services de soins de santé communautaires;

- **Services dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC)** - soins à domicile, soins ambulatoires, services de transport à l'occasion d'activités sociales, modifications au domicile afin de permettre l'exécution des activités normales du quotidien et soins intermédiaires dans un établissement communautaire. Tous ces services visent à maintenir et à améliorer la santé et l'autonomie des anciens combattants, que ce soit chez eux ou au sein de leur collectivité; et

- **Soins de longue durée** - soins prodigués dans l'établissement du Ministère (Hôpital Sainte-Anne) ou à d'autres organismes avec lesquels un accord a été conclu (soins intermédiaires ou soins prolongés), et soins de longue durée prodigués dans un établissement communautaire.

Grâce à son Projet de remaniement des prestations, à son Plan d'architecture et de stratégie de technologie de l'information, le Ministère démontre son appui et un engagement constant à l'égard des principes soulignés dans le *Plan directeur pour le renouvellement des services gouvernementaux à l'aide des technologies de l'information* du gouvernement.

En accord avec l'initiative du gouvernement visant la qualité des services, qui met l'accent sur la prestation des services aux Canadiens et tente d'améliorer sensiblement la satisfaction des clients et la qualité des services offerts aux Canadiens et qui doivent être accessibles, abordables et adaptés à leurs besoins, le Ministère a publié des normes de service qui indiquent à ses clients le degré de qualité auquel ils peuvent s'attendre.

E. Efficacité du Programme

Les renseignements sur l'efficacité du Programme font partie intégrante des données sur le rendement et sur la justification des ressources pour chaque activité du Programme (voir les pages 2-22, 2-33, 2-45 et 2-55).

affaibli par la réduction du soutien du conjoint et des problèmes découlant de besoins particuliers en matière d'hébergement. Tous ces facteurs représentent un défi de taille pour Anciens Combattants Canada.

Le phénomène du vieillissement des anciens combattants modifie aussi la façon dont le Ministère communique avec ses clients. En plus d'adapter les instruments de communication aux besoins particuliers des anciens combattants (par exemple, par l'utilisation de gros caractères), le Ministère doit favoriser davantage les contacts personnels au lieu de s'en tenir aux méthodes traditionnelles de communication pour assurer la gestion courante des cas.

Mesures législatives : De concert avec le Tribunal des anciens combattants (révision et appel), le Ministère a dû relever le défi qui consistait à mettre en oeuvre la loi sur la Réforme des pensions à compter de septembre 1995. Cette loi entraîne une rationalisation importante du processus de pensions d'invalidité et permet une grande amélioration des délais de traitement des pensions et de la qualité du service à la clientèle.

Facteurs juridiques : La loi concernant les anciens combattants fait actuellement l'objet de litige (notamment en rapport avec la Charte) dans un certain nombre de cas. Les problèmes en cause sont importants et des décisions favorables aux plaignants auraient de grandes répercussions financières dans l'ensemble du gouvernement.

Économie canadienne : Les restrictions budgétaires continues forcent le Portefeuille à réduire ses coûts et à améliorer l'efficacité de ses services.

L'inflation a un effet direct sur les dépenses engagées au titre des prestations parce que les allocations et les pensions d'invalidité régies par le Programme des Anciens Combattants sont indexées.

Les changements qui affectent les conditions économiques obligent tous les paliers de gouvernement à examiner et à modifier leurs programmes actuels. C'est le cas plus particulièrement du domaine des soins de santé où l'on a procédé à des réductions budgétaires et mis en place des initiatives de limitation des coûts à l'échelle provinciale afin de lutter contre l'augmentation des dépenses. En plus des mesures de restrictions générales, certaines provinces ont également choisi d'exclure certains groupes comme les anciens combattants qui étaient auparavant admissibles à certaines prestations spécifiques en vertu, par exemple, des programmes relatifs aux produits pharmaceutiques. Afin de s'assurer que ces décisions prises par les provinces n'ont aucun effet sur les anciens combattants à titre personnel, le Ministère a supporté l'augmentation des coûts des programmes.

Initiatives et priorités du gouvernement : Le Ministère a réussi à atteindre ses objectifs en matière de réduction des ressources et à rationaliser de façon importante ses opérations. Grâce à diverses initiatives de gestion, ACC continuera à contrôler et à évaluer le rendement de ses programmes.

- **Bureau de lutte contre le harcèlement en milieu de travail :** Le bureau a pour tâche d'aider les gestionnaires et les employés du Ministère à créer et à entretenir un climat de travail où serait bannie toute forme de harcèlement. L'accent est mis sur la prévention, la médiation et la résolution immédiate des problèmes.

- **Bureau de l'avocat-conseil principal :** Quatre avocats du ministère de la Justice, dont l'avocat-conseil principal, fournissent des avis juridiques au Portefeuille.

- **Secrétariat, Initiative de coordination des soins de santé :** À la demande du Conseil du Trésor, Anciens Combattants Canada agit à titre de chef de file dans le cas de cette initiative qui regroupe neuf ministères fédéraux et organismes participants. Le Secrétariat qui relève du sous-ministre est chargé d'offrir soutien, coordination et gestion de projet dans le cadre des activités interministérielles poursuivies en vertu de l'Initiative.

D. Perspectives de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Programme des Anciens Combattants doit tenir compte d'une grande variété de facteurs qui influent sur sa charge de travail et sur son processus de planification. Ces facteurs sont les suivants :

Facteurs démographiques : Comme il est indiqué dans la section qui porte sur le profil des clients (voir page 1-7), le vieillissement de la population des anciens combattants est le facteur démographique le plus important qui influe sur le nombre de clients du Ministère et qui constitue le principal facteur externe dont doit tenir compte le Programme. Bien que le nombre total d'anciens combattants diminue, la charge de travail du Programme est restée sensiblement la même. La direction de la politique du Programme et les besoins en ressources à court et à long terme sont établis en fonction des nombreux besoins en soins de santé de chacun des anciens combattants, ce qui aura des effets marqués sur les activités reliées aux soins de santé et aux pensions. Le vieillissement de l'ensemble de la population canadienne pose des problèmes de planification particuliers à l'ensemble des systèmes de soins de santé, compte tenu des programmes de soins de santé offerts par les provinces aux anciens combattants et du nombre assez élevé d'anciens combattants invalides.

Comme l'âge moyen de la population canadienne des anciens combattants sera de près de 80 ans d'ici l'an 2000, ACC aura à faire face à des défis en vue de répondre aux besoins d'une population plus âgée qui risque davantage de perdre son autonomie. Ces défis peuvent se traduire par la nécessité de desservir une population aux prises avec des problèmes de santé chroniques et des cas d'invalidité de plus en plus importants, des maladies neurodégénératives plus fréquentes, un réseau d'appui social

d'accès à l'information et de la poursuite des activités en rapport avec la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, des programmes en matière de langues officielles et d'équité en matière d'emploi. Enfin, il coordonne les initiatives concernant les services communs locaux.

- **Bureau des services juridiques de pensions :** Le Bureau offre des services d'aide juridique gratuits aux personnes qui, par l'intermédiaire du processus de révision et d'appel, tentent d'établir auprès du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) leur admissibilité en vertu de la *Loi sur les pensions* et d'autres règlements connexes.

- **Services exécutifs du Portefeuille :** Cette direction générale est chargée de fournir des services exécutifs au sous-ministre, au secrétaire d'État et au ministre. Elle doit également assurer l'uniformité des politiques, tant internes qu'externes, et assurer la liaison avec les organisations d'anciens combattants, les comités parlementaires et les organismes centraux. De plus, elle est chargée de s'assurer que la politique du gouvernement reflète bien les lois et les règlements.

- **Direction générale de la planification ministérielle :** Cette direction générale appuie le Portefeuille; pour ce faire, elle s'acquitte de la planification stratégique, opérationnelle et à long terme, donne des conseils en matière de gestion des ressources, de méthodes et de pratiques de planification et sur des problèmes ministériels. Elle essaie de trouver des solutions de rechange pour la prestation des services et coordonne l'élaboration et la mise en oeuvre d'initiatives des organismes centraux, comme la qualité du service et le système révisé de gestion des dépenses. Elle est responsable également des statistiques du Ministère, de l'information de gestion, du développement et du maintien continus du Système d'information ministériel et de l'élaboration continue des normes de service.

- **Projet de remaniement des prestations :** Dirigés par un gestionnaire de projet, les responsables du Projet de remaniement des prestations procéderont à la planification, à la définition, à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un nouveau Réseau intégré de prestations de services à la clientèle dans le cadre des programmes de pensions d'invalidité, de soutien financier et de soins de santé. Se reporter aux pages 2-65 et 2-67 pour de plus amples renseignements sur le Projet.

- **Direction générale des communications :** Cette direction générale a comme mandat d'aider à gérer la politique et les programmes du Portefeuille et de fournir des services de planification, des conseils et des services en matière de communication, notamment dans les domaines des relations publiques et des relations avec les médias, de la surveillance de l'opinion publique, des services de formation en matière de relation avec les médias, des services d'information et des services de publication. Cette direction générale s'occupe aussi de la bibliothèque du Portefeuille.

Conseillère principale, Lutte contre le harcèlement en milieu de travail
Avocat-conseil principal
Gestionnaire de projet, Initiative de coordination des soins de santé

Les responsabilités de ces cadres supérieurs sont énoncées ci-après et au tableau 3 (page 2-14).

- **Bureau du sous-ministre :** Le sous-ministre assure la direction exécutive du Programme des Anciens Combattants, ainsi que du Portefeuille pour les questions qui touchent l'ensemble du Portefeuille.

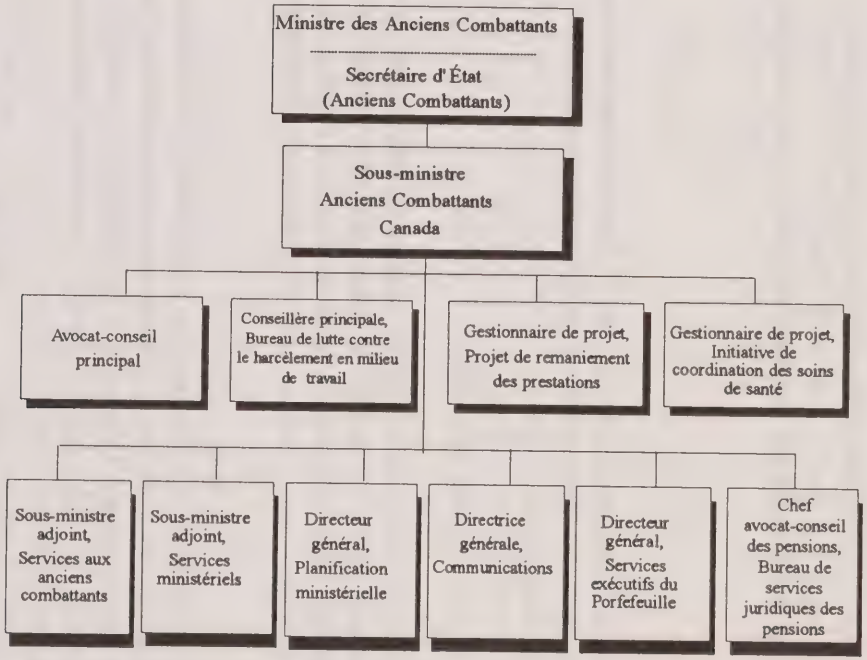
- **Secteur des services aux anciens combattants :** Ce secteur est chargé de distribuer les pensions et de dispenser des services en matière de soins de santé et d'aide sociale et financière aux anciens combattants et à certains civils dans toutes les régions du Canada. Les soins de santé sont dispensés aux anciens combattants admissibles à l'hôpital du Ministère, situé à Sainte-Anne-de-Bellevue (Québec), dans les hôpitaux contractants, dans les hôpitaux communautaires et dans les foyers des anciens combattants. Le secteur assure aussi des services d'aide d'urgence et de soutien financier permanents, de consultation et d'orientation. Lui incombent par ailleurs l'élaboration des programmes et de la politique et l'examen permanent de ses programmes.

  Depuis la mise en oeuvre de la loi concernant la Réforme des pensions, ce secteur est chargé d'offrir des services de consultation sur les demandes de pensions d'invalidité, de rendre des décisions sur ces demandes, d'établir une politique relative au soutien des décisions et de fournir des services d'aide juridique aux clients qui présentent une demande de révision ou un appel au Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

  Le secteur exerce une autorité fonctionnelle et hiérarchique sur le fonctionnement des programmes de soins de santé, de pensions et de soutien financier. En outre, le secteur poursuit des négociations avec les provinces et exécute d'autres programmes dirigés à partir de l'Administration centrale, dont la commémoration.

- **Secteur des services ministériels :** Ce secteur est responsable de l'utilisation efficace et efficiente et de la protection des ressources financières, humaines et matérielles du Portefeuille ainsi que des ressources informatiques. Il lui incombe également de s'acquitter de la vérification interne et de l'évaluation des programmes pour toutes les opérations des Anciens Combattants. Le secteur s'occupe également de l'administration des ententes immobilières avec les anciens combattants et aide ces derniers qui se sont établis selon les modalités de la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*. Il fournit des services de soutien au Portefeuille : gestion des documents et des installations, services de vidéoconférence, services de planification et d'exécution de la reprise des opérations et plan de mesures d'urgence. Il s'occupe du traitement des demandes

Tableau 3 : Ressources par organisation et activité en 1996-1997



Structure par activité							Total des activités (en milliers de dollars)	ÉTP
Soins de santé	595 775	4,908					600 683	1 986
Pensions	1 180 077	500				4 987	1 185 564	453
Soutien financier	114 258	500	1 400				116 158	300
Administration du Ministère		26 145*		1 450	1 400		28 995	447
Total	1 890 110	32 053*	1 400	1 450	1 400	4 987	1 931 400	3 186

* Comprend les bureaux du secrétaire d'État (Anciens Combattants), du sous-ministre, de Lutte contre le harcèlement en milieu de travail, du Projet de remaniement des prestations, de l'Initiative de coordination des soins de santé et de l'avocat-conseil principal.

combattants (révision et appel). En outre, la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* permet au Bureau de représenter les personnes dont la demande fait l'objet d'une dernière instance auprès du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Le versement des prestations financières est autorisé en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, des parties I et XI de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* et du *Règlement sur le Fonds de secours*. La commémoration, l'administration des comptes en fiducie, l'aide à l'inhumation et aux funérailles et l'assurance des anciens combattants comptent parmi les autres programmes spéciaux qui sont autorisés en vertu de plusieurs lois, règlements et ordonnances, dont le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 1995* et la *Loi sur l'assurance des anciens combattants*.

Les contrats immobiliers sont régis par la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme des Anciens Combattants est de fournir l'appui nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants, des personnes à leur charge ainsi que des autres personnes admissibles.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Comme l'illustre le tableau 3 (page 2-14), le Programme des Anciens Combattants comporte quatre activités : soins de santé, pensions, soutien financier et administration du Ministère. Cette dernière vise à fournir des services à l'ensemble du Portefeuille et à garantir une saine gestion des ressources consacrées au Programme.

Organisation : Le Programme des Anciens Combattants qui est dispensé par Anciens Combattants Canada est organisé de la façon suivante : l'Administration centrale à Charlottetown, le bureau de la Capitale nationale à Ottawa et un réseau de bureaux régionaux et de district répartis à travers le Canada. Le Ministère exploite également un hôpital à Sainte-Anne-de-Bellevue au Québec.

Le sous-ministre gère Anciens Combattants Canada; il est aidé dans cette tâche par les personnes suivantes :

Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants
Sous-ministre adjoint, Services ministériels
Chef avocat-conseil des pensions, Bureau de services juridiques des pensions
Directeur général, Services exécutifs du Portefeuille
Directeur général, Planification ministérielle
Gestionnaire de projet, Projet de remaniement des prestations
Directrice générale, Communications

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des Anciens Combattants est un des deux Programmes rattachés au portefeuille des Anciens Combattants. Dans le cadre de la *Loi sur le ministère des Anciens combattants* et des lois et règlements connexes, une série de services et d'avantages est offerte aux anciens combattants admissibles, à certains civils, ainsi qu'aux personnes à leur charge et à leurs survivants. Dans le cadre de la prestation des services de soins de santé, de pension d'invalidité et de soutien financier, les clients reçoivent les services suivants : renseignements, conseils, aide juridique, examens médicaux, évaluation des besoins en matière de soins de santé, mise en contact, décisions concernant les demandes de pension et d'allocation, administration et paiement des prestations, recours, administration des fonds en fiducie et gestion des contrats relatifs aux immeubles.

2. Mandat

Le mandat d'Anciens Combattants Canada (ACC) est de répondre aux besoins des Canadiens qui ont servi leur pays en temps de guerre et d'honorer la mémoire de ceux qui ont alors donné leur vie. Le programme du Portefeuille est autorisé en vertu de la *Loi sur le ministère des Anciens combattants*, de seize autres lois du Parlement, et de trente-deux séries de règlements et d'ordonnances.

Les soins dispensés par l'entremise du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, les traitements et soins de longue durée et d'autres avantages liés à la santé sont fournis en vertu du *Règlement sur les soins de santé des anciens combattants*.

Les montants versés comprennent les pensions d'invalidité, les pensions de survivant, les indemnités des prisonniers de guerre, les prestations supplémentaires (autres que pour les soins médicaux) et diverses autres allocations comme les allocations de soins, les allocations d'incapacité exceptionnelle et les allocations vestimentaires. Les décisions de première instance sont rendues en vertu de la *Loi sur les pensions*, de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* (partie I à X), de la *Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants*, du *Décret sur la pension dans les zones de service spécial*, de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, de la *Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada*, et d'autres lois, ordonnances et règlements connexes.

Les services d'aide juridiques sont énoncés aux articles 6-1 et 6-2 de la *Loi sur le ministère des Affaires des anciens* combattants qui permet au Bureau de services juridiques des pensions d'aider les clients à préparer leurs appels et de prendre les mesures pour qu'ils soient représentés par un avocat-conseil des pensions au moment de la tenue des révisions et des appels en vertu de la *Loi sur le Tribunal des anciens*

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 1994-1994 s'élevaient à 5,4 p. 100 ou 112,9 millions de dollars de moins que les dépenses prévues au Budget des dépenses principal de 1994-1995, principalement en raison de ce qui suit :

	(millions de dollars)
· diminution des dépenses engagées au titre des pensions d'invalidité due principalement à une augmentation plus faible que prévue des paiements de pensions et à une diminution du nombre prévu de bénéficiaires;	(37,3)
· diminution des dépenses au titre des allocations pour anciens combattants attribuable principalement à une diminution du nombre prévu de bénéficiaires;	(25,3)
· diminution des dépenses du Programme pour l'autonomie des anciens combattants attribuable à la prestation de services plus efficaces et rentables;	(15,3)
· diminution des dépenses au titre des services de santé achetés due principalement à des initiatives de limitation des coûts et à une demande inférieure à celle prévue de la part des bénéficiaires;	(29,9)
· diminution des dépenses du budget de fonctionnement due à la réduction des effectifs, à la limitation des dépenses et au report des dépenses à l'exercice suivant;	(8,5)
· report des apports de capital concernant les lits réservés et paiements pour la cession des établissements ministériels;	(2,8)
· augmentation due à divers facteurs dont le programme «Le Canada se souvient», le projet de cession du Foyer Rideau pour anciens combattants, les coûts liés aux employés excédentaires suite à la réinstallation à Kirkland Lake, les indemnités de départ et les prestations de maternité; et	8,1
· réduction des dépenses attribuable à plusieurs facteurs secondaires.	(1,9)

- on a mis fin aux initiatives visant les mesures préparatoires et l'étape de lancement du Projet de remaniement des prestations (concept); en février 1995, le Conseil du Trésor a donné son accord de principe visant la poursuite de la partie 1 de l'étape de la définition du Projet (voir pages 2-65 à 2-67);

- on a mis fin aux activités commémoratives mises de l'avant dans le cadre du programme «Le Canada se souvient» (voir pages 2-55 et 2-56);

- on a préparé en 1995 une trousse complète de formation sur la transition à l'intention des employés (voir page 2-58); et

- on a prévu un milieu de travail offrant un réseau local normalisé pour tous les bureaux du Ministère et des services de courrier électronique internes et de transfert de fichiers (voir page 2-56).

2. Examen des résultats financiers

Le tableau 2 présente un examen des dépenses financières de l'exercice 1994-1995 par activité et visant le Programme des Anciens Combattants et l'ancien Programme du Bureau de services juridiques des pensions.

Tableau 2 : Résultats financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995		
	Réel	Budget des dépenses	**Différence**
Programme des Anciens combattants			
Soins de santé	619 735	679 141	**(59 406)**
Pensions	1 133 036	1 169 531	**(36 495)**
Soutien financier	162 099	190 278	**(28 179)**
Administration du Ministère	45 178	34 096	**11 082**
	1 960 048	2 073 046	**(112 998)**
Ressources humaines* (ÉTP)	3 176	3 289	**(113)**
Programme du Bureau de services juridiques des pensions			
Pensions	7 507	7 406	**101**
Ressources humaines* (ÉTP)	121	131	**(10)**

* Voir le tableau 32, à la page 2-64 pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines.

- augmentation des dépenses au titre des pensions d'invalidité attribuable principalement aux rajustements dus à l'inflation; 11,0

- ajustements dus à l'inflation et touchant d'autres services de santé achetés; 4,1

- augmentations salariales liées aux paiements de péréquation; 2,5

- passage de 13 à 14,5 p. 100 des régimes d'avantages sociaux des employés; et 2,0

- augmentation des dépenses attribuable à plusieurs facteurs secondaires. 0,6

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les principaux points saillants du Programme des Anciens Combattants en 1994-1995 et en 1995-1996 :

- on a procédé à la mise en oeuvre du projet de loi C-67 qui a été adopté le 15 septembre 1995 et qui prévoit la cession au Ministère des pouvoirs de rendre des décisions de permière instance qui avaient été accordés à la Commission canadienne des pensions en vertu de la *Loi sur les pensions*, et qui accorde au Bureau de services juridiques des pensions qui se joint au Ministère le pouvoir exclusif de préparer les appels (voir page 2-32);

- on a procédé à des cérémonies pour remettre aux anciens combattants qui ont servi à Hong Kong des barrettes en argent qui se fixent sur le ruban de la Médaille canadienne de volontaire (voir page 2-56);

- le 1er avril 1995, on a procédé à la mise en oeuvre d'un nouveau contrat de cinq ans avec la Croix Bleue du Canada Atlantique visant l'administration des demandes de prestation de soins de santé, ce qui comprend des améliorations du système en vue d'en limiter les coûts (voir page 2-23);

- on a procédé à la cession du Foyer pour anciens combattants de Saskatoon au Conseil de santé du district de Saskatoon et qui sera en vigueur à partir du 1er mars 1996 (voir page 2-27);

- on a mis sur pied un secrétariat interministériel dans le cadre de l'Initiative de coordination des soins de santé (voir page 2-25);

- on a mis en oeuvre des mesures en vue de revenir à l'objectif premier du Programme des allocations pour anciens combattants (voir page 2-45);

Tableau 1 : Besoins financiers par activité

(milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Différence	Détails à la page
Soins de santé	**600 683**	629 483	(28 800)	2-21
Pensions	**1 185 564**	1 178 296*	7 268	2-32
Soutien financier	**116 158**	152 707	(36 549)	2-44
Administration du Ministère	**28 995**	29 569	(574)	2-54
Total	**1 931 400**	1 990 055*	(58 655)	
Ressources humaines (ETP)**	**3 186**	3 275*	(89)	2-63

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10 à la page 1-14).

** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir le tableau 32, page 2-64.

Explication de la différence : Les besoins financiers de 1996-1997 sont inférieurs de 2,9 p. 100 à ceux de 1995-1996. Cet écart de 58 655 000 $ est dû à ce qui suit :

	(millions de dollars)
· mise en oeuvre des propositions législatives découlant de l'Examen des programmes;	(35,0)
· diminution des apports de capital concernant les lits réservés découlant plus particulièrement de la réalisation du projet de cession du Foyer Rideau pour anciens combattants;	(17,0)
· réduction des allocations pour anciens combattants attribuable principalement à une diminution du nombre de bénéficiaires;	(13,0)
· compression du coût des autres services de santé achetés;	(7,9)
· diminution des dépenses du Programme pour l'autonomie des anciens combattants attribuable à l'élimination des excès, des chevauchements ou des recoupements et à la concentration des avantages sur la satisfaction des besoins;	(4,0)
· diminution des dépenses reliée aux réductions budgétaires;	(2,0)

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1996-1997

1. Points saillants

Au cours de l'exercice 1996-1997, le Programme des Anciens Combattants prévoit ce qui suit :

- on continuera de mettre en oeuvre les mesures qui découlent de la Réforme des pensions et de réduire les délais d'exécution du processus des pensions (voir pages 1-5 et 2-32);

- on mettra en oeuvre des changements au programme de médicaments sur ordonnance afin d'améliorer la quantité de médicaments absorbés par les anciens combattants et de réduire les coûts (voir page 2-25);

- on poursuivra les initiatives liées au programme de qualité du service du Portefeuille (voir page 2-59);

- les démarches se poursuivront en vue d'examiner la possibilité de céder l'hôpital Sainte-Anne (voir page 2-27);

- en collaboration avec huit autres ministères fédéraux, on agira à titre de chef de file pour ce qui est de l'Initiative de coordination des soins de santé (voir pages 2-24 et 2-25);

- on continuera de mettre en oeuvre les mesures qui découlent de l'Examen des programmes;

- on terminera la Partie 1 d'une étape en deux parties de la définition du Projet de remaniement des prestations (voir pages 2-65 à 2-67);

- on terminera l'évaluation complète des activités commémoratives du Ministère (voir page 2-53); et

- on élaborera un plan des ressources humaines qui sera intégré à la planification opérationnelle et stratégique (voir page 2-57).

2. Sommaire des besoins financiers

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Anciens Combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice en cours.

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits (en dollars)		Budget des dépenses principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme des Anciens Combattants			
1	Dépenses de fonctionnement	527 148 000	526 908 076	**496 835 776**
5	Subventions et contributions	1 527 899 000	1 527 899 000	**1 445 125 917**
(L)	Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8, et remboursements en vertu de l'article 15 de la *Loi sur les indemnités de service de guerre*, de redressements de compensation effectués en conformité avec la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*	12 000	495	**495**
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays *(Loi de l'assurance des soldats de retour au pays)*	10 000	0	**0**
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants *(Loi de l'assurance des anciens combattants)*	539 000	309 693	**309 693**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	17 438 000	17 438 000	**17 438 000**
(L)	Dépense du produit de l'aliénation des biens de surplus de la Couronne	0	117 524	**93 083**
(L)	Jugements de la Cour fédérale	0	5 500	**5 500**
(L)	Remboursements des montants inscrits aux recettes au cours des années précédentes	0	239 548	**239 548**
	Total du Programme - Budgétaire	2 073 046 000	2 072 917 836	**1 960 048 012**
	Non budgétaire			
	Prêts à la caisse de la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*, conformément aux parties I, II et III de cette loi modifiée par le crédit L55, *Loi de crédits* n°3 de 1970. Limite 605 millions de dollars. (montant net)		580 739 583	**(7 479 712)**

Étant donné que les dispositions du projet de loi C-67 sont entrées en vigueur seulement le 15 septembre 1995, le tableau ci-après illustre l'utilisation des ressources de l'ancien Bureau de services juridiques des pensions pour l'exercice 1994-1995.

Crédits (en dollars)		Budget des dépenses principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Programme du Bureau de services juridiques des pensions			
1	Dépenses du Programme	6 623 000	6 817 236	**6 723 621**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des sociaux des employés	783 000	783 000	**783 000**
	Total du Programme - Budgétaire	7 406 000	7 600 236	**7 506 621**

Programme par activité

(milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997			Budget
	Budgétaire		**Total**	principal
	Fonctionnement	Paiements de transferts		1995-1996*
Soins de santé	430 560 **	170 123	**600 683**	629 483
Pensions	25 753	1 159 811	**1 185 564**	1 178 296*
Soutien financier	26 747 ***	89 411	**116 158**	152 707
Administration du Ministère	28 983	12	**28 995**	29 569
Total du Programme	512 043	1 419 357	**1 931 400**	1 990 055*

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement (voir tableau 10 à la page 1-14).

** Comprend des services de santé achetés au montant de 310,9 millions de dollars.

*** Comprend l'aide à l'inhumation au montant de 11,4 millions de dollars.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1996-1997	Budget principal 1995-1996*
	Programme des anciens combattants		
1	Dépenses de fonctionnement	**492 264**	501 279*
5	Subventions et contributions	**1 418 796**	1 470 369
(L)	Crédits de réadaptation, en vertu de l'article 8, et remboursements, en vertu de l'article 15 de la *Loi sur les indemnités de service de guerre*, de redressements de compensation effectués en conformité avec la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*	**12**	12
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	**10**	10
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	**539**	539
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**19 779**	17 846*
	Total du Programme	**1 931 400**	1 990 055*

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)		Budget principal 1996-1997
	Programme des anciens combattants	
1	Anciens combattants - Dépenses de fonctionnement, entretien de propriétés, y compris les dépenses afférentes à des travaux de génie, de recherches techniques et autres qui n'ajoutent aucune valeur tangible à la propriété immobilière, aux taxes, à l'assurance et au maintien des services publics; autorisation, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'effectuer des travaux de réparation nécessaires sur les propriétés construites en vertu de contrats particuliers à prix ferme et destinées aux anciens combattants conformément à la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*, afin de corriger des défectuosités dont ni l'ancien combattant ni l'entrepreneur ne peuvent être tenus financièrement responsables ainsi que tout autre travail qui s'impose sur d'autres propriétés afin de sauvegarder l'intérêt que le Directeur y possède	**492 264 000**
5	Anciens combattants - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor	**1 418 796 000**

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10 à la page 1-14.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 2-4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 2-6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1996-1997
   1. Points saillants 2-7
   2. Sommaire des besoins financiers 2-7
B. Rendement récent
   1. Points saillants 2-9
   2. Examen des résultats financiers 2-10
C. Données de base
   1. Introduction 2-12
   2. Mandat 2-12
   3. Objectif du Programme 2-13
   4. Organisation du Programme en vue de son exécution 2-13
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 2-17
E. Efficacité du Programme 2-19

Section II
Analyse par activité

A. Soins de santé 2-20
B. Pensions 2-31
C. Soutien financier 2-43
D. Administration du Ministère 2-54

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 2-62
   2. Besoins en ressources humaines 2-63
   3. Grand projet de l'État 2-65
   4. Paiements de transfert 2-68
   5. Recettes 2-70
   6. Coût net du Programme 2-72

Programme des Anciens Combattants

1996-1997
Plan de dépenses

Crédit	Programme	000 $ (en milliers de dollars)			Équivalents temps plein (ÉTP)		
		Nouvelle structure	Ancienne structure	Différence	Nouvelle structure	Ancienne structure	Différence
1	**Programme des Anciens Combattants**						
	Soins de santé	629 483	629 483	**0**	2 045	2 045	**0**
	Pensions	1 178 296*	1 171 083	**7 213**	456*	337	**119**
	Soutien financier	152 707	152 707	**0**	317	317	**0**
	Administration du Ministère	29 569	29 569	**0**	457	457	**0**
15	**Programme du Bureau de services juridiques des pensions :**						
	Pensions	0	7 213	**(7 213)**	0	119	**(119)**
1	**Total du Programme des Anciens Combattants**	1 990 055*	1 990 055	**0**	3 275*	3 275	**0**
10	**Programme de la Commission canadienne des pensions :**						
	Pensions**	0	4 579	**(4 579)**	0	57	**(57)**
20	**Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants :**						
	Pensions**	0	3 102	**(3 102)**	0	48	**(48)**
10	**Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) :**						
	Pensions	7 681*	0	**7 681**	105*	0	**105**
10	**Total du Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)**	7 681*	7 681	**0**	105*	105	**0**
	Total du Portefeuille	1 997 736*	1 997 736	**0**	3 380*	3 380	**0**

* Budget des dépenses principal de 1995-1996 après redressement.

** Pour de plus amples renseignements concernant les ressources humaines, voir les pages 2-64 et 3-16.

Tableau 9 : Répartition des ressources humaines du Portefeuille

(Équivalents temps plein)**	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Différence ÉTP**	Différence %	Détails à la page
Budgétaire					
Programme des Anciens Combattants	**3 186**	3 275*	(89)	(2,7)	2-63
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	**105**	105*	0	0,0	3-16
	3 291	3 380	(89)	(2,6)	

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10 à la page 1-14).

** L'expression «équivalents temps plein» (ÉTP) désigne la mesure d'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. Les facteurs propres aux ÉTP prennent en compte la période durant laquelle un employé travaille chaque semaine en calculant le ratio des heures de travail assignées par rapport aux heures normales de travail. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Le projet de loi C-67, loi constituant le Tribunal des anciens combattants (révision et appel), modifiant la *Loi sur les pensions* et d'autres lois en conséquence et abrogeant la *Loi sur le tribunal d'appel des anciens combattants* a reçu la sanction royale le 22 juin 1995 et ses dispositions sont entrées en vigueur le 15 septembre 1995. Le tableau 10 illustre le transfert des ressources résultant de l'adoption de ce projet de loi sur la réforme des pensions.

Tableau 8 : Plan de dépenses du Portefeuille par programme

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1995-1996	Différence $	Différence %	Détails à la page
Budgétaire					
Programme des Anciens Combattants	**1 931 400**	1 990 055*	(58 655)	(2,9)	2-8
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	**7 659**	7 681*	(22)	(1,3)	3-6
	1 939 059	1 997 736*	(58 677)	(2,9)	
Non budgétaire					
Remboursement de prêts consentis en vertu de la *Loi sur l'établissement agricole des anciens combattants* (Programme des Anciens Combattants)	**(4 000)**	(6 300)			

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement (voir le tableau 10 à la page 1-14).

Le tableau 7 fait état des prestations touchées par les anciens combattants et les personnes à leur charge au cours de la période de 1992-1993 à 1996-1997 dans le cadre du Programme des anciens combattants.

Tableau 7 : Prestations versées aux anciens combattants et aux personnes à leur charge de 1992-1993 à 1996-1997

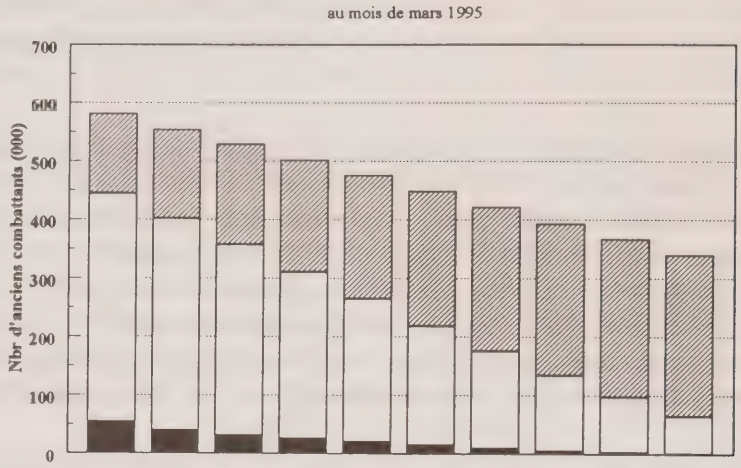
(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Budget des dépenses 1995-1996	Réel 1994-1995	Réel 1993-1994	Réel 1992-1993
Soins de santé	**542 030**	571 026	573 387	542 666	544 771
Pensions	**1 159 811**	1 152 487	1 113 184	1 103 061	1 096 294
Prestations financières et prestations provenant des autres programmes d'aide	**100 812**	135 954	142 367	164 296	189 929
	1 802 653	1 859 467	1 828 938	1 810 023	1 830 994

Les chiffres susmentionnés ne comprennent pas les coûts liés à l'exécution des programmes; toutefois, dans le cas des soins de santé, les frais d'exploitation d'établissements du Ministère sont inclus.

E. Plan de dépenses du Portefeuille

On estime que les dépenses du Portefeuille s'établiront à environ 1,9 milliard de dollars en 1996-1997. Le tableau 8 (page 1-12) présente un résumé du plan de dépenses prévues par programme. Le Budget des dépenses de 1995-1996 des Programmes des Anciens Combattants et du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) a été redressé pour tenir compte du transfert des ressources des organismes qui ont été fusionnés (voir le tableau 10 à la page 1-14). La répartition des ressources humaines figure au tableau 9, à la page 1-13.

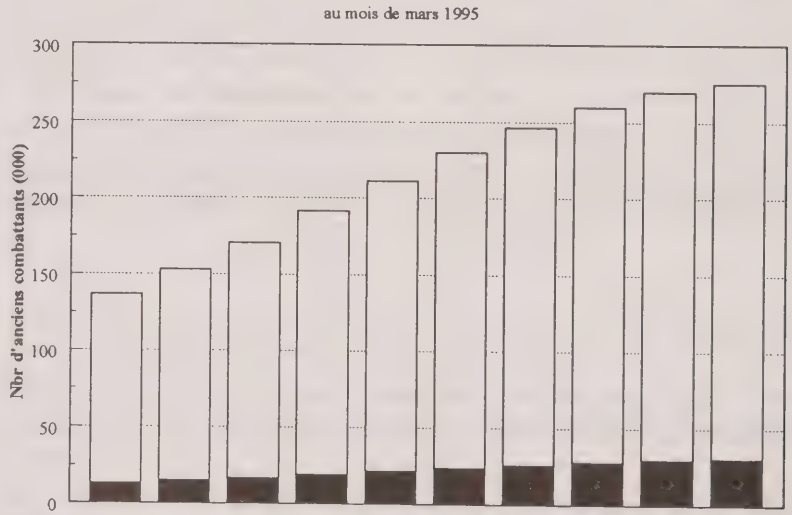
Tableau 5 : Graphique du vieillissement des anciens combattants par catégorie d'âge



Nbr d'anciens combattants (000)

Exercices	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Moins de 65 ans ■	54	39	31	25	20	14	9	5	2	0
65 à 74 □	390	362	326	285	244	204	166	129	95	64
75 et plus ▨	137	153	171	191	211	230	246	259	270	275
Total	581	554	528	501	475	448	421	393	367	339

Tableau 6 : Graphique du vieillissement des anciens combattants âgés de 75 ans et plus



Nbr d'anciens combattants (000)

Exercices	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
femmes ■	13	14	16	19	21	23	26	27	29	30
hommes □	124	138	154	173	190	207	221	232	241	245
Total	137	153	171	191	211	230	246	259	270	275

Sur l'ensemble de la population d'anciens combattants au Canada, 51 p. 100 auront 75 ans ou plus, 46 p. 100 auront entre 65 et 74 ans et 4 p. 100 auront moins de 65 ans. Le tableau 5 (page 1-10) présente un aperçu du vieillissement, par catégorie d'âge, pendant la période de 1991-1992 à 2000-2001, tandis que le tableau 6 fait état du vieillissement des anciens combattants canadiens (hommes et femmes) âgés de 75 ans et plus.

Les prévisions de programme concernant la plupart des grands programmes du Portefeuille indiquent que le nombre de clients et les dépenses devraient, à court terme, connaître une diminution à un rythme relativement stable jusqu'en 2000-2001 et qu'ils continueront ainsi pendant les quinze prochaines années. La seule exception digne de mention est celle du Programme des allocations aux anciens combattants dont le nombre de bénéficiaires et le niveau des dépenses devraient connaître une baisse sensible dans un avenir très rapproché. Les prévisions se rapportant à des programmes particuliers sont présentées dans la partie descriptive de chacun des programmes.

Les prévisions de programme sont fondées sur l'information disponible en ce qui concerne les tendances et les phénomènes actuels et à venir, dont l'évolution de la courbe démographique. Comme ces prévisions des tendances-types sont établies à partir de données antérieures, elles reposent sur l'hypothèse voulant qu'il n'y ait pas de changement majeur dans les politiques établies ou encore sur le plan législatif ou social et que les tendances à venir continuent de refléter celles du passé. Aussi, des facteurs extérieurs tels qu'une modification subite du profil de la clientèle ou de la situation économique sont susceptibles d'entraîner des écarts considérables par rapport au nombre de clients et au niveau des dépenses prévues.

Afin de pouvoir continuer à répondre aux besoins des anciens combattants, on procède actuellement à l'élaboration d'un projet national de prestation des services. Ce projet permettra la création d'un modèle de prestations de services axé sur la clientèle, qui correspondra aux normes de services et aux méthodes de travail normalisées qui compléteront le Projet de remaniement des prestations. Selon ce modèle, il sera prévu de déployer à tous les niveaux de l'organisation le personnel et les spécialistes nécessaires à la prestation de services personnalisés et empreints d'attention.

- les anciens membres (et, dans certains cas, les membres actuels) de la Force régulière du Canada (y compris ceux qui ont servi dans les zones de service spéciales), de la Réserve du Canada et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC);

- les survivants et les personnes à charge des personnes susmentionnées.

À la fin de 1994-1995, on comptait environ 501 690 anciens combattants. En 1995-1996, on comptait environ 474 860 anciens combattants vivants dont 45 028 étaient des femmes. Comme l'illustre le tableau 3, on évalue à environ 447 799 (43 407 femmes) la population d'anciens combattants en 1996-1997.

Tableau 3 : Population estimative des anciens combattants par région

Région	Population des anciens combattants	Pourcentage
Pacifique	84 186	18,8 %
Prairies	76 574	17,1 %
Ontario	199 271	44,5 %
Québec	52 392	11,7 %
Atlantique	35 376	7,9 %
Total	**447 799**	**100,0 %**

Ces chiffres ne représentent pas toutefois le nombre d'anciens combattants qui profitent actuellement des programmes du Portefeuille, mais plutôt la population totale en puissance des anciens combattants admissibles à des prestations et aux services fournis par Anciens Combattants. En 1996-1997, environ 234 000 clients recevront des prestations directes.

Au Canada, un homme sur trois âgé de 65 ans et plus est un ancien combattant. Le tableau 4 présente une estimation de la moyenne d'âge de la population des anciens combattants en général, pour l'exercice 1996-1997, et donne une ventilation détaillée, selon la guerre à laquelle l'ancien combattant a participé.

Tableau 4 : Moyenne d'âge, population des anciens combattants par type de guerre

Théâtre de guerre	Moyenne d'âge	Population	Pourcentage
Première Guerre mondiale	97	2 687	0,6 %
Seconde Guerre mondiale	75	428 544	95,7 %
Corée	66	16 568	3,7 %
Tous les anciens combattants	75	**447 799**	**100,0 %**

C. Priorités du Portefeuille

Les programmes des Anciens Combattants reflètent l'attention réelle portée par le Canada au bien-être de ses anciens combattants, des civils admissibles et des personnes à leur charge. Les responsables du Portefeuille sont résolus à faire en sorte que le Programme soit toujours exécuté avec la même courtoisie, le même empressement et la même équité.

En 1996-1997, les priorités du Portefeuille incluront :

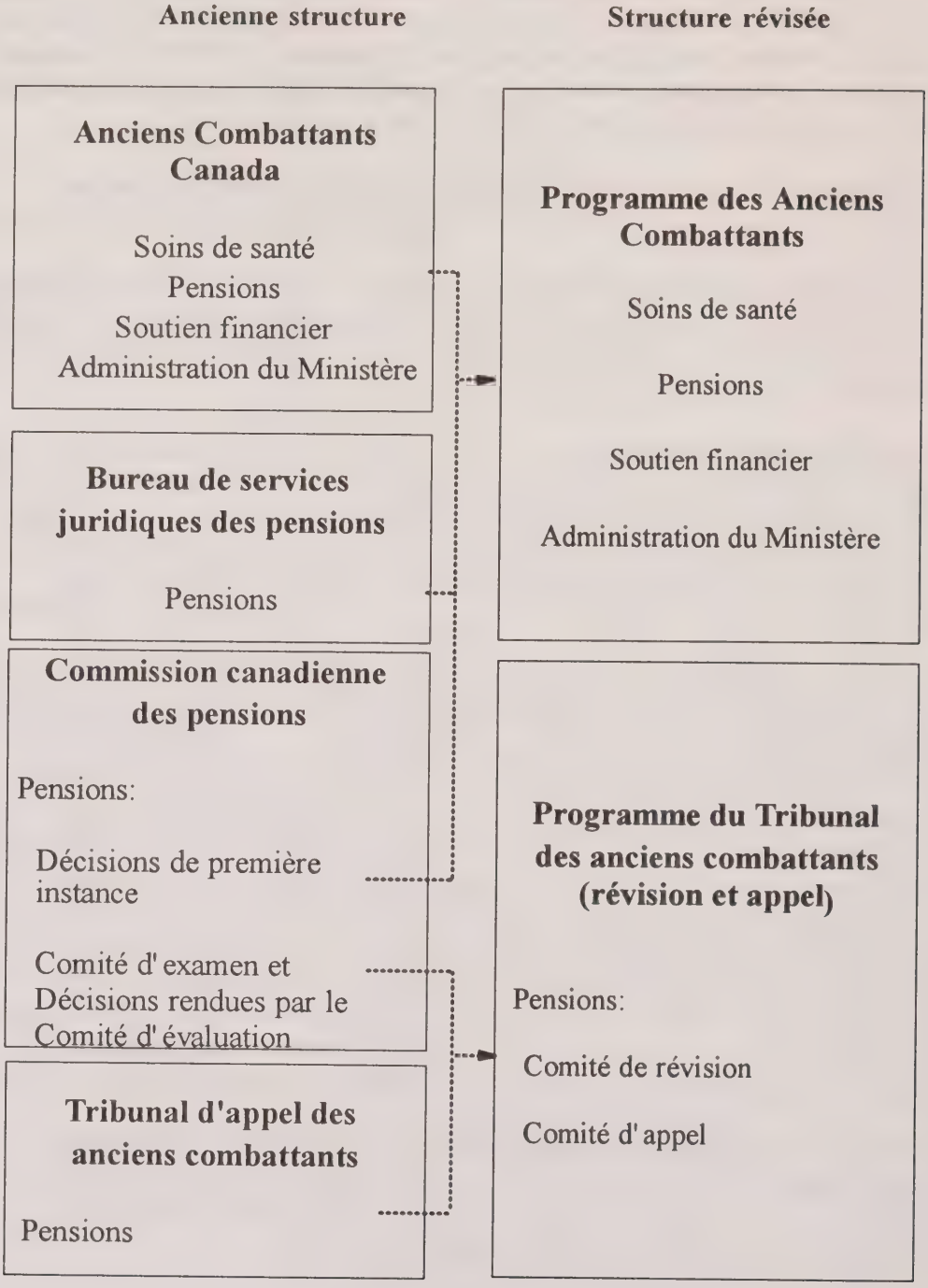
- la rationalisation et la modernisation continues des systèmes et des méthodes de travail du Portefeuille afin d'assurer la qualité du service offert aux clients (voir pages 2-65 à 2-67);
- la mise en oeuvre d'initiatives associées au programme de qualité du service du Portefeuille (voir page 2-59);
- la limitation des coûts (voir page 2-24);
- la mise en oeuvre continue de mesures qui découlent de la Réforme des pensions;
- la mise en oeuvre continue de mesures qui découlent de l'Examen des programmes;
- la poursuite des discussions en vue de la cession de l'hôpital Sainte-Anne (voir page 2-27); et
- l'élaboration d'un plan des ressources humaines détaillé et à long terme (voir page 2-57).

D. Profil de la clientèle

Parmi les 1 750 000 hommes et femmes qui ont servi le Canada en temps de guerre, 116 000 d'entre eux sont morts et environ 229 000 ont été blessés au cours des différentes guerres. Le portefeuille des Anciens Combattants a le mandat de perpétuer le souvenir de leurs sacrifices et de venir en aide aux Canadiens admissibles appartenant à l'un des groupes suivants :

- les anciens combattants des forces armées et de la marine marchande qui ont servi lors de la Première Guerre mondiale, de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre de Corée;
- certains civils admissibles aux prestations en raison de leur service en temps de guerre;

Tableau 2 : Structure des activités du Programme du portefeuille des Anciens Combattants - 1995



- Le **Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)**, dirigé par le Tribunal des anciens combattants (révision et appel) «TAC(RA)», comporte une seule activité, les pensions. Le Programme rend des décisions à l'égard des révisions effectuées dans le cas des pensions d'invalidité et des appels interjetés dans ce cas. Le Programme s'occupe également de rendre les décisions de dernière instance dans le cas des allocations aux anciens combattants.

  La prestation des services du TAC(RA) est assurée par le siège social à Charlottetown; toutefois, les auditions se tiennent en différents endroits au pays.

L'administration du Portefeuille est coordonnée par l'intermédiaire des bureaux du sous-ministre d'Anciens Combattants Canada et du président du Tribunal des anciens combattants (révision et appel) qui collaborent à des questions qui touchent l'ensemble du Portefeuille.

Des renseignements plus détaillés au sujet des programmes du Portefeuille figurent dans chacune des sections consacrées aux Programmes. Le Portefeuille fait paraître par ailleurs différentes publications sur les programmes et services offerts. Elles s'obtiennent auprès des bureaux régionaux et de district d'ACC ou en écrivant à la Direction générale des communications, Anciens Combattants Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0P4.

Grâce à une étude d'évaluation détaillée sur les pensions réalisée en septembre 1992, on a décelé que la charge de travail du Portefeuille constituait une contrainte importante à la rationalisation du processus des pensions et à l'amélioration des services aux anciens combattants. Dans le but de réduire de façon importante les délais concernant les décisions rendues au sujet des pensions, le projet de loi C-67 a reçu la sanction royale le 22 juin 1995. Cette loi en matière de Réforme des pensions a donné lieu à un transfert des responsabilités de la Commission canadienne des pensions (CCP) au Ministère pour ce qui est des décisions au premier palier, et a fait passer le Bureau de services juridiques des pensions à Anciens Combattants Canada. La CCP et le Tribunal d'appel des anciens combattants sont intégrés au Tribunal des anciens combattants (révision et appel) qui vient d'être mis sur pied. Ces changements sont entrés en vigueur le 15 septembre 1995 (voir le tableau 1 de la page 1-4 qui donne une liste des rôles et responsabilités du Portefeuille dans sa nouvelle structure).

Le tableau 2 de la page 1-6 présente la transition des responsabilités entre l'ancienne structure (selon laquelle le Portefeuille avait la responsabilité de quatre programmes) et la structure révisée (qui compte seulement deux programmes). Tous les changements concernent l'activité pensions.

Tableau 1 : Organigramme du portefeuille des Anciens Combattants

Légende - Responsabilité

——— Le ministre est responsable devant le Parlement du ministère des Anciens Combattants.

------ Le président (TAC(RA)) rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Anciens Combattants

A. Rôles et responsabilités

Le Canada a reconnu depuis longtemps les difficultés et les épreuves qu'ont dû surmonter les anciens combattants, de même que certains civils et leurs familles, ainsi que les sacrifices auxquels ils ont dû consentir dans le cadre de la participation du pays à l'effort de guerre et au maintien de la paix. C'est d'ailleurs la raison d'être du portefeuille des Anciens Combattants.

Depuis 1944, le rôle du Portefeuille a consisté à assurer, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux et provinciaux de même qu'avec le secteur privé, l'établissement, la coordination et l'administration de politiques et de programmes fédéraux offrant aux anciens combattants, aux civils admissibles et aux personnes à leur charge un soutien financier, matériel et physique, qu'il s'agisse de soins de santé, de pensions d'invalidité, de soutien économique, de gestion des biens immobiliers, d'aide juridique ou d'appels. La commémoration des pertes humaines subie par le Canada pendant la guerre relève également du Portefeuille.

L'énoncé de mission du Portefeuille fait état de ses objectifs généraux :

Offrir aux anciens combattants, aux civils admissibles et à leurs familles des avantages et des services auxquels ils ont droit, favoriser leur bien-être et leur autonomie au sein de la collectivité et perpétuer dans la mémoire de tous les Canadiens le souvenir de leurs réalisations et des sacrifices qu'ils se sont imposés.

Une liste des textes de lois se rapportant au mandat du Portefeuille figure à la section 6 intitulé Lois et règlements.

B. Organisation et programmes

Le ministre des Anciens Combattants est responsable du portefeuille des Anciens Combattants devant le Parlement. Il est secondé, à cet égard, par le secrétaire d'État (Anciens Combattants).

En 1996-1997, le Portefeuille entend livrer deux Programmes :

- Le **Programme des Anciens Combattants**, dirigé par Anciens Combattants Canada, comprend quatre activités, soit les soins de santé, les pensions, le soutien financier et l'administration du Ministère. Le programme accorde toute une gamme de prestations et de services aux anciens combattants, à certains civils admissibles et aux personnes à leur charge.

  Les prestations et les services sont livrés par l'entremise d'une organisation décentralisée qui comprend une administration centrale située à Charlottetown, le bureau de la Capitale nationale à Ottawa et un réseau de bureaux régionaux et de district à travers le Canada. Le Ministère dirige aussi un hôpital à Sainte-Anne-de-Bellevue (Québec).

Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1996-1997	Budget principal 1995-1996
	Anciens Combattants		
	Programme des anciens combattants		
1	Dépenses de fonctionnement	**492 264**	501 279*
5	Subventions et contributions	**1 418 796**	1 470 369
(L)	Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8, et remboursements, en vertu de l'article 15 de la *Loi sur les indemnités de service de guerre*, de redressements de compensation effectués en conformité avec la *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*	**12**	12
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	**10**	10
(L)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	**539**	539
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**19 779**	17 846*
	Total du Programme	**1 931 400**	1 990 055*
	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)		
10	Dépenses de fonctionnement	**6 791**	6 902*
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**868**	779*
	Total du Programme	**7 659**	7 681*
	Ministère	**1 939 059**	1 997 736*

* Budget des dépenses principal 1995-1996 après redressement. Voir à la page 1-14 le tableau de concordance des transferts de ressources entre la structure antérieure (Anciens Combattants, Commission canadienne des pensions, Bureau de services juridiques des pensions et Tribunal d'appel des anciens combattants) et la nouvelle structure (Programme des Anciens Combattants et Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

Table des matières

Aperçu du Portefeuille	**1 - 1**
Programme des Anciens Combattants	**2 - 1**
Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	**3 - 1**
Processus de demande de pension et d'appel à l'intérieur du Portefeuille	**4 - 1**
Normes de services du Portefeuille	**5 - 1**
Lois et règlements	**6 - 1**
Index par sujet	**7 - 1**

renseignements plus détaillés figurant ailleurs dans le plan. En outre, dans tout le document, des renvois permettent à l'utilisateur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

On devrait prendre en note que, conformément aux principes énoncés dans le budget de fonctionnement, l'utilisation de ressources humaines rapportée dans ce plan des dépenses sera mesurée en termes d'Équivalent temps plein (ÉTP). L'expression ÉTP désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux d'emploi. Les ÉTP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor mais sont présentés dans la Partie III du Budget des dépenses afin d'appuyer les besoins liés aux frais de personnel qui sont précisés dans le Budget des dépenses. L'ÉTP permet de mesurer le temps que travaille un employé chaque semaine en calculant le ratio des heures de travail assignées par rapport aux heures de travail normales.

Préface

La *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)* a été adoptée le 15 septembre 1995 et a donné lieu à la réorganisation du portefeuille des Anciens Combattants qui est passé de quatre à deux programmes, soit le Programme des Anciens Combattants et le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Les fonctions et les ressources attribuées auparavant au Programme du Bureau de services juridiques des pensions ont été regroupées au sein du Programme des Anciens Combattants. De même, la responsabilité de rendre les décisions au premier palier au sujet des pensions passe du Programme de la Commission canadienne des pensions au Programme des Anciens Combattants. Les fonctions et les ressources qui étaient attribuées auparavant à la section des appels du Programme de la Commission canadienne des pensions et du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants sont transmises au nouveau Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Des tableaux de concordance illustrent les cas où les ressources sont passées d'un programme à un autre.

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Il comprend un aperçu du Portefeuille, qui brosse un tableau du portefeuille des Anciens Combattants, ainsi qu'un plan de dépenses pour le Programme des Anciens combattants et le Programme du Tribunal des anciens combattants (révision et appel). On trouvera également dans ce plan de dépenses des détails sur la demande de pension d'invalidité et sur le processus d'appel, une liste des normes de services publiés de même qu'une liste des lois et règlements se rapportant au portefeuille des Anciens Combattants.

Chaque plan de dépenses du Programme commence par les détails sur les autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour but d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

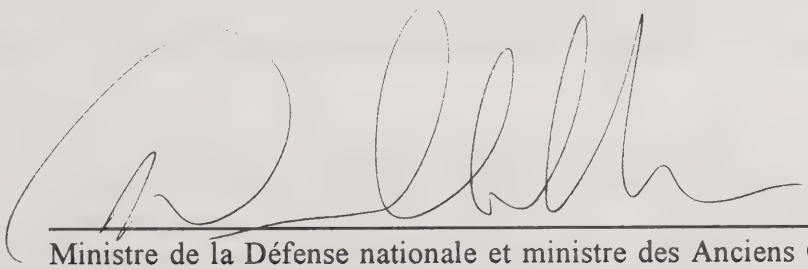
Une section présentant un aperçu du plan de dépenses du Programme fournit des renseignements sur les éléments clés des plans et du rendement actuels du Programme ainsi que des données de base. Cette partie est suivie de renseignements plus détaillés sur les résultats prévus et d'autres renseignements sur le rendement qui justifient les ressources demandées. Le document fournit ensuite des renseignements supplémentaires sur la composition des ressources du Programme, renseignements qui comprennent des explications et des analyses supplémentaires.

Le document est conçu de manière à permettre la consultation facile de renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Une table des matières générale énumère les différents chapitres; de plus, une table des matières détaillée est fournie pour chaque Programme. Dans l'aperçu du Programme de chaque plan de dépenses, un sommaire des besoins financiers comprend des renvois aux

Budget des dépenses 1996-1997

Partie III

Anciens Combattants Canada



Ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens Combattants

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1997-III-49
ISBN 0-660-59915-5

Anciens Combattants Canada

Budget des dépenses 1996-1997

ISBN 0-660-59915-5

Partie III

Plan de dépenses

Gov
Pub

SA1
FN
-E 77

Western Economic Diversification Canada

1996-97 Estimates

LIBRARY
MAR 15 1996
University of Toronto

ISBN 0-660-59942-2

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group – Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1997-III-82
ISBN 0-660-59942-2

1996-97 Estimates

Part III

Western Economic Diversification
Canada



Secretary of State,
Western Economic Diversification

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section while the index allows the reader to focus on topics of interest. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

It should be noted that, in accordance with the Operating Budget principles, human resource consumption reported in this Expenditure Plan will be measured in terms of employee full time equivalents (FTE). FTE factors out the length of time that an employee works during each week by calculating the rate of assigned hours of work over scheduled hours of work.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 4
B. Use of 1994-95 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Highlights of Plans for 1996-97 and Recent Performance 6

B. Financial Summaries
   1. Summary of Financial Requirements 8
   2. Review of Financial Performance 9
C. Background
   1. Mandate and Relationship with Other Programs 10
   2. Program Objective 10
   3. Program Description 10
   4. Program Organization for Delivery 10
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 13
   2. New Initiatives 14
   3. Update on Previously Reported Initiatives 14
E. Program Performance and Resource Justification 19

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 26
   2. Personnel Requirements 27
   3. Capital Expenditures 28
   4. Transfer Payments 29
   5. Revenue 30
   6. Net Cost of Program 31
B. Other Information
   1. Overview of the Western Canadian Economy 32
   2. WD Office Addresses 39
   3. References 40

Topical Index 41

Spending Authorities

A. Authorities for 1996-97 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		**1996-97 Main Estimates**	1995-96 Main Estimates
	Western Economic Diversification		
125	Operating expenditures	**33,548**	30,058
130	Grants and Contributions	**308,538**	435,876
(S)	Liabilities under the Small Business Loans Act	**17,000**	10,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	**2,842**	2,199
	Total Department	**361,928**	478,133

Votes -- Wording and Amounts

Vote (dollars)		**1996-97 Main Estimates**
	Western Economic Diversification	
125	Western Economic Diversification - Operating expenditures	**33,548,000**
130	Western Economic Diversification - The grants listed in the Estimates and contributions	**308,538,000**

Program by Activity

(thousands of dollars)	1996-97 Main Estimates			
	Budgetary		Total	1995-96 Main Estimates
	Operating	Transfer payments		
Western Economic Diversification	36,390	325,538	**361,928**	478,133

B. Use of 1994-95 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use ***
	Western Economic Diversification			
1	Operating expenditures	29,674,000	29,674,000	**25,405,754**
5	Grants and Contributions	406,311,000	406,311,001	**220,779,253**
(S)	Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000,000	3,464,274	**3,464,274**
(S)	Contributions to employee benefit plans	2,223,000	2,223,000	**2,223,000**
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	--	2,489	**2,061**
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	--	13,467	**13,467**
	Total Ministry - Budgetary	452,208,000	441,688,231	**251,887,809**

* The actual use of resources is explained on page 9.

Section I
Program Overview

A. Highlights of Plans for 1996-97 and Recent Performance

New Directions: WD's role has been evolving since the fall of 1993, when the Department, through its business assistance program, adopted a focus on small business, generally with 50 or fewer employees, and began to develop strategic alliances with the western canadian provinces, industries, and other interested stakeholders. During 1995-96, further changes were made to the way the Department carries out its mandate for regional economic development. The major thrusts of these changes are to address the concerns and needs of small and medium-sized enterprises (SMEs) in western Canada with regard to access to capital and concentrate on providing services related to the information and business needs of SMEs and other support to promote innovation, improved market access and entrepreneurship.

Events have led to the creation of a new set of goals and strategies for WD which refocus the Department to a **CLIENT-SERVICE ORGANIZATION** from an application-driven organization. Contribution resources are used to pool public and private funds in the creation of loan funds which allow SMEs access to capital from the private sector in targetted growth areas. These loan funds are administered by financial institutions based on commercial practices. This will move the financial institutions higher up the risk lending curve.

To achieve its goals, WD will move to a strong client service organization, with particular reliance on information technology to broaden the availability of these services.

WD will address the needs of small and medium-sized enterprises or businesses by contributing to the creation of a positive business climate, improving access to capital, and providing services in the areas of information and support to SMEs. WD will provide these services across western Canada by developing an **INTEGRATED SERVICE DELIVERY NETWORK** of over 90 service delivery points which is comprised of Canada Business Service Centres (CBSCs), Community Futures Development Corporations (CFDCs), Women's Enterprise Centres (WECs) and the four WD regional offices. This network will provide a mechanism whereby urban, rural, and remote business communities across the West can easily access government and other business services. This involves working proactively to establish alliances with both the private and public sector. (See page 14).

WD assumed responsibility for the management, operation, and development of the **Canada Business Service Centres** in western Canada following the February 1995 Budget. The centres provide a vehicle to integrate and consolidate government business information into a single location, providing small business with one-stop access for their business information needs. WD plans to expand and enhance the business information base and distribution capability to other partners so that they can provide services through various partnerships including provincial and municipal governments, and CFDCs. (See page 20).

WD assumed responsibility in western Canada for the **Community Futures** program from Human Resources Development Canada following the February 1995 Budget. Community Futures is a community economic development program that enables local communities to develop and strengthen the economic potential of their areas. Under the program, funding is provided to support the operation of Community Futures Development Corporations which provide local strategic economic planning, as well as business counselling and loans to SMEs in non-metropolitan areas. CFDCs will also assist WD in providing services and business information to small and medium-sized enterprises across the West. (See page 23).

Strategic Initiatives: The federal government through WD is working with provincial governments, business, labour, universities and other institutions in western Canada on collaborative pan-western projects in support of a variety of mutual objectives. The principles for cooperation among the various stakeholders are set out in the Western Cooperation Agreement. WD's work on Strategic Initiatives has led to a number of cooperative ventures such as the Women's Enterprise Initiative which is designed to improve the range of business services and financing available to women entrepreneurs across the West. (See page 14).

Infrastructure: WD, in concert with western provinces, will continue to play the lead role in the delivery of the government's Infrastructure Works Program in western Canada. (See page 17).

Advocacy of Western Interests in National Decision Making: WD continues to work closely with the provinces and industry to identify issues of concern to westerners, as well as opportunities for growth. (See page 23).

B. Financial Summaries

1. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements for 1996-97

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast [1] 1995-96	Change
Western Economic Diversification	**361,928**	372,457	(10,529)
Human resources [2]	**360**	333	27
Revenue [3]	**82,200**	69,013	13,187

[1] Forecast as of November 30, 1995.
[2] See Figure 6, page 27, for additional information on human resources.
[3] See Figure 9, page 30, for additional information on revenue.

Explanation of Change: The 1996-97 Main Estimates figure reflects the funding required to support departmental initiatives in the upcoming fiscal year as well as the operating requirements of the Department. For 1996-97, WD's financial resources will be used to lever private sector investment and increase the amount of capital available on commercial terms to western businesses. Contribution resources will not be used to provide direct financial assistance to individual companies.

The decrease of $10.5 million over the 1995-96 forecast is due to reductions pursuant to the government-wide Program Review process and reduced requirements for the Infrastructure Works Program, offset by increases resulting from the responsibilities that WD now has for the Canada Business Service Centres and the Community Futures Development Corporations across the West, as well as an increase resulting from the new provision starting in 1996-97 which allows WD to use revenues collected from repayable contributions for ongoing programming requirements.

Explanation of 1995-96 Forecast: The 1995-96 forecast of $372.5 million, based on information known to the Department as of November 30, 1995, is 22% less than the 1995-96 Main Estimates of $478.1 million (see Spending Authorities, page 4). The difference is primarily due to the multi-year nature of the program, whereby funding on projects and other initiatives will generally be expended over several years. As a consequence, actual cash payments to WD clients flow over several years, even though a commitment to finance a portion of the project or initiative was made in the first year. For example, of the total dollars committed to a project, say, over a five year period, on average only 15 cents on the dollar flows in the first year, with the remaining 85 cents flowing gradually over the remaining three to four years.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Financial Results for 1994-95

(thousands of dollars)	1994-95		
	Actual	Main Estimates	Change
Western Economic Diversification	251,888	452,208	(200,320)
Human resources (FTE) *	288	301	(13)
Revenue credited to the CRF	76,254	50,630	25,624

* See Figure 6, page 27 for additional information on human resources.

Explanation of Change: The $251.9 million in actual 1994-95 expenditures reflects the multi-year nature of project requirements as explained in the Explanation of 1995-96 Forecast on page 8. It also reflects the change in direction which started in November 1993 when WD's business assistance program adopted a focus on small business and began to develop pan-western initiatives with the western Canadian provinces, industries and other interested stakeholders.

C. Background

1. Mandate and Relationship with Other Programs

On June 28, 1988, the Western Economic Diversification Act was proclaimed. It mandates WD to promote the development and diversification of the economy of western Canada and to advance the interests of western Canada in the development of national economic policy.

WD has employed a range of tools to accomplish its mandate and is now focusing its efforts to address the needs of small and medium-sized enterprises by providing services to clients in the Capital Services, Information Services, Business Services, and Integration of Government Services to Business areas. Additional details are provided in the Program Performance and Resource Justification section on page 19.

The Department is also responsible for administering for the West certain programs which were previously administered by the Department of Regional Industrial Expansion. These programs are the Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), the General Development Agreements (GDAs), the Industrial and Regional Development Program (IRDP), and the Western Transportation Industrial Development Program (WTID). Although no new projects are approved under these programs, WD continues to make payments, collect amounts owing, and monitor individual projects which span over several years. As expected, the level of activity is declining each year as projects are completed.

2. Program Objective

The objective of the Department of Western Economic Diversification is to promote economic diversification in western Canada in a manner that provides added influence for the West in national policy and decision-making, that improves client services in the West, and that facilitates federal-provincial coordination.

3. Program Description

The Western Diversification Program more effectively guides, in close co-operation with western stakeholders, federal government policies, regulations, and resources so that they become more constructive instruments of western economic growth and diversification. WD is focusing on addressing the concerns and needs of western Canadian SMEs with regard to access to capital, and on providing and brokering information and business services and other indirect support to promote innovation, improved market access, and entrepreneurship.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Department has a single activity, entitled "Western Economic Diversification".

Organization Structure: In accordance with Section 7 of the Western Economic Diversification Act, the Department has established its headquarters office in Edmonton, Alberta. A regional office is located in each of the western provinces, with an office in the National Capital Region.

The Deputy Minister is the head of the Department. Each regional office is headed by an Assistant Deputy Minister, who reports to the Deputy Minister. The organizational components of the headquarters office reporting to the Deputy Minister are the Policy and Programs Branch headed by an Executive Director, and the Public Affairs Branch headed by a Director General. The Policy and Programs Branch is accountable for the coordination of inter-sectoral and inter-provincial policy, planning and economic analysis. It is accountable, as well, for the strategic framework governing pan-western Strategic Initiatives. The Branch provides strategic direction and programming policy and is accountable for monitoring the business operations of the regional offices as they relate to the delivery and administration of the programs and services of WD and for the quality of project approval processes and in doing so, the Branch takes into account sectoral and cross-regional considerations. The Public Affairs Branch is responsible for the overall development and administration of public affairs and communications on a department-wide basis.

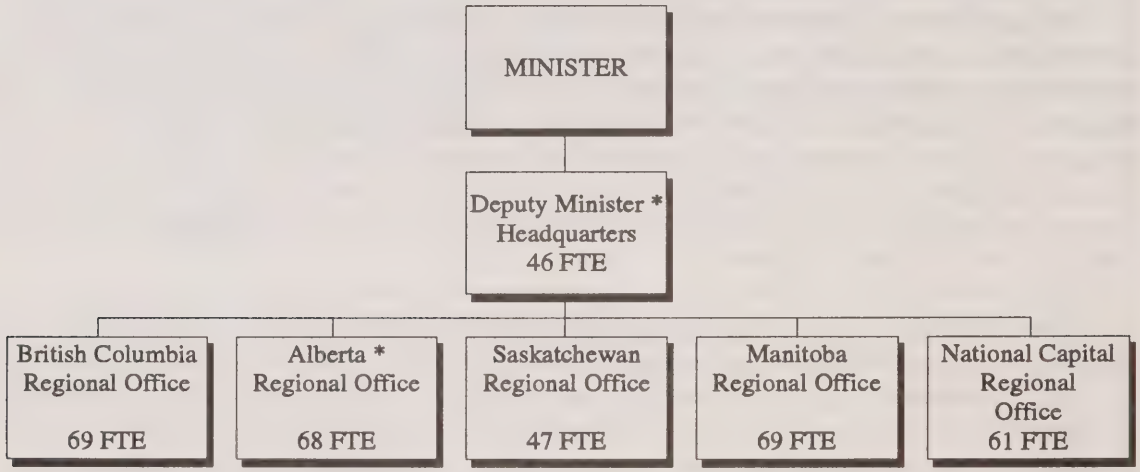
Each Assistant Deputy Minister is accountable to the Deputy Minister for one of the four pan-western product lines or services of the Department. These are access to capital (e.g. specialized loan funds in partnership with financial institutions); the pan-western provision and brokering of information services and other indirect support to promote innovation, improved market access and entrepreneurship; delivery of business services including export readiness assistance, access to government procurement opportunities and harmonization of the SME regulations; and the integration of the activities of governments through partnerships to better meet the needs of business clients.

The Assistant Deputy Ministers (ADMs) in each region are also accountable for the representation, coordination and administration of departmental objectives within the region; the delivery of departmental programs and services; and the coordination of economic research and planning activities affecting the region. The ADMs are responsible for the identification of provincial needs and priorities; the representation of departmental interests with provincial governments, trade, labour and industry organizations, other federal departments, and the general public; the provision of assistance to clients to access loan funds of private sector institutions; the evaluation and assessment of business proposals; and problem-solving and path-finding to help enterprises overcome impediments to expansion and diversification. Pathfinding involves ensuring that clients are directed to appropriate sources of assistance in the federal, provincial, and municipal governments and the private sector. This is accomplished by identifying the support required by a client, establishing contact between a client and a suitable agency, and in the end, ensuring that a client's needs have been addressed. The ADMs play a significant role in the administration of special programs and initiatives on behalf of the federal government in western Canada such as Canada's Infrastructure Works program and the base closures implementation.

The Senior Assistant Deputy Minister for the office in the National Capital Region is accountable to the Deputy Minister for the administration of the Department including the provision of executive support services to the Minister; corporate support services including resource allocation, financial comptrollership and various professional services, administration, human resources services, and internal audit and program evaluation; developing framework policies and regional industrial benefits associated with federal government procurement; and advocating western interests within the federal government by influencing federal policies and programs.

The Senior ADM also has responsibilities for leadership in the public service and for contributing to the wider policy goals of the government. These responsibilities include taking the initiative in building effective working relationships with other agencies to achieve better service to clients and increase efficiency in program delivery. As well, this responsibility includes making an effective contribution to government-wide strategic initiatives, and being proactive in communicating wider government policies to westerners.

Figure 3: 1996-97 Human Resources by Organization



* The total human resources complement in Edmonton, Alberta is 114 full-time equivalents.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

During 1995-96, WD underwent a major refocusing on how it carries out its mandate. This was the result of three exercises: the consultation process undertaken across western Canada in 1994 by members of the Western Caucus, the Program Review process and the February 1995 Budget. The major thrusts of this new focus are to address the concerns and needs of small and medium-sized businesses in western Canada with regard to access to capital, and concentrate on providing and brokering information and business services and other indirect support to promote innovation, improved market access and entrepreneurship.

As a result, the Department discontinued the programming that provided direct loan assistance to businesses. Instead, the Department has been focusing on:

- developing, in cooperation with financial institutions, loan funds that are targeted at new and emerging sectors and that leverage capital from the private sector, in order to increase access of small and medium-sized business to capital,

- integrating available resources and services by entering into strategic alliances with the provinces, industry and financial institutions,

- providing business and information services through single window business service centres,

- enhancing community economic development through Community Futures Development Corporations and other means, and

- representing western interests on the national scene.

Business expectations also influenced the Department's new directions. There is a strong, widely-held belief among western businesses that government's role is to foster a positive business climate. In particular, businesses want government to simplify regulations, help open up export markets and support a well-functioning labour market.

Western businesses are operating in an economy that continues to face the challenge of building on its traditional strengths in resource based industries. Progress is being made, and numerous sources indicate that western Canada's primary industries of forestry, fishing, oil and gas, and agriculture are giving rise to a new wave of secondary and tertiary industrial activity. Industries like biotechnology, food and beverage processing, environmental technologies, information technology, aerospace and high-end tourism are becoming solid contributors to western GDP; and importantly, are helping to stabilize the cyclical economic pattern common to a natural resource based economy. But, as these fledgling industries take root, much needs to be done to cultivate their growth into future mainstays of western prosperity. This is especially important in that the emerging industries typically arise in the form of small businesses. WD's programming is aimed at helping these emerging industries reach their full economic potential.

2. New Initiatives

In response to these external factors and in addition to continuing initiatives, the Department will pursue the following in 1996-97:

New Directions: WD will address the needs of small or medium-sized enterprises or businesses by focusing its services in four areas:

- **Capital Services:** Assisting clients to access WD sponsored loan funds by helping clients develop business plans and other documentation which are necessary for the financial institutions to make commercial decisions regarding the loan funds and providing information on alternative sources of capital.

- **Information Services:** Creating a single-window source of information for SMEs in the West and ensuring information is readily accessible to SMEs in urban, rural and remote communities and that the information meets clients' needs.

- **Business Services:** Enhancing supplier development programs in the West; working with the western provinces, other federal government departments and industry to harmonize regulations affecting small business; and, providing trade support programs in concert with other government departments.

- **Integration of Government Services to Business:** Helping establish industry alliances to improve competitiveness; promoting community economic development in the rural and remote areas through the Community Futures Development Corporations; participating in urban development agreements targeted at economic revitalization in urban centres; and, developing new private and public sector partnerships to streamline delivery systems for SMEs.

Additional details on the above four pan-western new lines of service of the Department are provided in the Program Performance and Resource Justification section on page 19.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The following provides an update on initiatives previously reported in Part III of Main Estimates.

Strategic Initiatives: WD is working with provincial governments, industry and other partners in western Canada to identify areas of strategic importance and develop action plans to capitalize on the potential of these areas. Cooperation on broad-based strategic initiatives will result in more effective utilization of government resources, reduce overlap and duplication, and maximize investments by both the public and private sector in western Canada. WD's work on Strategic Initiatives has led to a number of cooperative ventures in the following key sectors of the western economy:

- **Biotechnology:** WD has undertaken research, the Biotechnology Regulatory Case Studies, to address industry's concern that the Canadian regulatory process negatively impacts on the competitiveness of western biotechnology companies. The Case Studies examined American

and Canadian biotechnology products to determine the factors which facilitated or hindered the regulatory process.

The Case Studies are complete and are being reviewed by the relevant federal regulatory departments and provincial governments and the industry advisory committee. WD will determine next steps based on consultations with these parties.

- **Aerospace:** WD established Aerospace Training Canada International (ATCI), an emerging alliance of Canada's expertise in aerospace, aviation and computer-based training. ATCI will act as a broker and marketer for Canadian training services, ranging from basic and advanced pilot training to air traffic control training, technical training for aerospace trades, accident investigation, aerospace medicine, and more. In addition, ATCI plans to advance leading edge technology through the development of high quality distance learning and computer-based training products for aerospace applications.

- The **International Trade Personnel Program (ITPP)** is a pan-western initiative developed to strengthen the export competitiveness of western Canadian business. WD provides funding for eligible businesses and organizations to employ recent unemployed or under-employed post-secondary graduates for periods up to three years. The graduates will assist in projects that are part of the organization's overall international trade development effort. Companies with fewer than 250 employees, industry associations, consortia and business networks are eligible. A formal evaluation process has been developed and is now in place for ITPP. The program was announced March 23, 1995 and for the eight months to November 30, 1995, 64 projects with total assistance of $3.8 million have been approved.

- **Agri-Food:** WD has established Food Beverage Canada (FBC), a pan-western food processor industry association, to develop and implement programs to increase market penetration of western Canadian agri-food products into the U.S. market place. FBC is managing a WD contribution of $3.3 million which provides support in packaging enhancement and assistance with meeting regulatory requirements in the United States. The program was implemented in April, 1995. As of November 30, 1995, FBC has approved five companies for assistance under the packaging program.

- **Environmental Industries:** WD has taken a leadership role in developing a pan-western approach to western environmental industries with the support of industry, government and other stakeholders. The Western Environmental Industry Network (WEIN) has been established to coordinate, integrate and provide a focus for industry/government activities of importance to western Canadian environmental industries.

WD continues to work with Industry Canada and Environment Canada to develop a "single window" approach to government for western industry pursuant to the "Environmental Industry Strategy for Canada".

- **Science and Technology:** WD is working with a Federal/Provincial Task Force on Science and Technology in pan-western initiatives. In addition to WD, the Task Force's members include Industry Canada, the National Research Council, and the provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta, and British Columbia. The priority is to utilize science and technology as a tool for economic development by focusing on strategic infrastructure, commercialization of research and development, and creating a science and technology culture in western Canada.

  A Memorandum of Understanding (MOU) on Cooperation in Science and Technology has been agreed to by the parties. The Task Force is undertaking a number of initiatives in support of the MOU including an Enabling Technology Cluster Strategy, a feasibility study for the Western Canadian Universities Technology Network and a Best Practices in Technology Transfer Study.

  WD is currently negotiating with chartered banks for the establishment of loan funds targeted at emerging industries such as the information technology and telecommunications sector, environmental technology sector, etc. The funds will support research and development, product development, market development, and new production and service capacity for this sector. Access to capital is a key issue for this sector, and these funds will help address this issue.

- **Tourism:** Western Diversification has been pursuing a number of initiatives in conjunction with the 1994 "Western Tourism Strategy".

  WD is encouraging and supporting the industry-led Tourism Alliance for Western and Northern Canada, a partnership of the western provincial and territorial governments, the industry in western and northern Canada, the Canadian Tourism Commission, and the federal government. The Alliance is operational and is implementing pan-western, systemic initiatives designed to increase tourism throughout the region.

  WD is also working with the financial community to address the issue of access to capital by small and medium-sized tourism operators and suppliers through a proposed Tourism Loan Fund.

  The Department is implementing several marketing tourism initiatives in cooperation with other federal departments, the Canadian Tourism Commission, and the Alliance, particularly in the areas of aboriginal/heritage tourism, eco- and outdoor tourism, and broader applications of technology in the industry.

- **Women's Enterprise Centres:** Women's Enterprise Centres were established to provide women entrepreneurs improved access to financing, training, information, mentoring, pathfinding, counselling and networking. This strategic, community-driven initiative is designed to enhance the range of services and capital available to women entrepreneurs across the West. By assisting women who plan to launch new ventures or expand existing businesses, the initiative is expected to result in significant new economic and employment opportunities for western Canada and to foster economic growth. Women's Enterprise Centres have opened in Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, and Kelowna. WECs work closely with existing Canada Business Service Centres to ensure a full range of services.

- **Western Cooperation Agreement:** The Memorandum of Understanding for Western Economic Cooperation is an enabling agreement that establishes a framework and a set of principles for cooperation among the federal government, the four western provinces and the two territories. The MOU commits governments to work together to identify economic development priorities and implement joint economic initiatives. The MOU involves the coordination of existing activities and will not require additional resources. The agreement is currently being circulated for signature.

  Two agreements have already been signed pursuant to the MOU for Western Economic Cooperation: the MOU on the International Trade Personnel Program and the MOU to form the Tourism Alliance for Western and Northern Canada - a partnership of the federal, provincial and territorial governments and the private sector.

Infrastructure: WD, in concert with the western provincial governments, has the lead role in the delivery of the government's Infrastructure Works Program in western Canada. The President of the Treasury Board is the Minister responsible for Infrastructure, a national $6 billion program that is a high priority of the federal government. The Minister of Western Economic Diversification is responsible for its delivery in the West. The aim of the program is to generate short and long-term employment while enhancing economic productivity and environmental quality and accelerating economic recovery. The program focus is on renewal and enhancement of physical infrastructure across communities in the West. The Infrastructure Works Program is equally cost-shared among the federal, provincial and municipal levels of government. At the end of November, of the federal allocation of $523.8 million to infrastructure projects to the four western provinces, the Department had committed $506.9 million, 97% of total infrastructure funds. Funding has been distributed as follows: water and sewerage (47%), roads and bridges (25%), municipal and other buildings (8%), community cultural and recreational facilities (13%), educational facilities (2%), and other engineering and equipment (5%).

Support to Small Business: The Department discontinued direct financial assistance to small and medium-sized businesses as of April, 1995. WD continues to support systemic projects of a multi-firm or sectoral nature. The Department's new directions, as described in "New Initiatives," support small business through access to capital, access to information and business services such as regulatory pathfinding and supplier development.

Systemic Projects: WD continues to fund systemic projects which are of a multi-firm or sectoral nature and will provide benefits on an industry wide basis. For the period November 1, 1994 to November 30, 1995, 15 projects for total funding of $2.8 million were approved. Examples of these include the Pine Shake & Shingle Bureau (International) and the Canadian Masonry Research Institute. The Pine Shake & Shingle Bureau is a non-profit corporation formed by manufacturers of pine shakes in Saskatchewan, Alberta and British Columbia. The objective is to market to the western United States. The Canadian Masonry Research Institute is an association with members from the three prairie provinces. The project, cost-shared with the industry, will conduct a series of tests for two types of sawdust/masonry blocks to establish a construction material category. This project may lead to a cheaper, easier-to-use block which uses waste sawdust from the lumber industry.

International Competitiveness: In response to WD's move away from providing direct financial assistance to commercial enterprises, the Quality Assurance Program was discontinued in February 1995. However, it is recognised that it is important for companies to obtain recognized quality standards in order to be internationally competitive. Companies are now able to obtain financing for quality assurance through several of the loan funds.

Partnership Agreements: Twenty-three of the 24 Partnership Agreements in western Canada have now expired. The exception, the Canada-Saskatchewan Partnership Agreement on Water Based Economic Development will expire on August 31, 1996. Partnership Agreements were directed at cost-shared or collaborative programs between the federal government and each of the four western provinces. Administration has been carried out by the responsible federal department while WD managed the overall Partnership Agreement framework.

E. Program Performance and Resource Justification

With the proclamation of the Western Economic Diversification Act in 1988, WD was mandated to promote western economic diversification in a manner that provides added influence for western Canadians in national policy and decision-making, improves client services in western Canada, and facilitates federal-provincial coordination.

Until 1995, a major thrust of the Department was repayable interest-free loans to western businesses needing access to patient capital for higher risk industries or projects not normally served by mainstream banking institutions. About $1.2 billion has been provided to more than 4,000 businesses since 1987.

For every dollar contributed by WD, additional investment was generated from the private sector, as well as from other government departments and other levels of government. Such additional investment was levered in the sense that the investment would not have occurred without WD participation. For each dollar invested in WDP projects, $2.80 came from other sources. If the repayability of WD is taken into account, each WD dollar results in $12.70 invested from other sources.

WD's new role has been evolving since 1993 when WD began targeting its program of repayable assistance to small and medium-sized businesses, usually with less than 50 employees. For the period November 1993 to November 1995, 290 projects (91%) of the 320 projects approved were for businesses with fifty or fewer employees. This represents approximately $150.1 million or 78% of the total approved funding for that period. The impact of the diversification mandate is seen in the nature of the funded projects whereby the large majority of projects supported by WD are in the manufacturing and service sectors followed by projects in the value-added processing.

As a client service organization, WD is committed to providing the best customer service and continuously adapting its services and products to meet the evolving needs of clients. The standards of service and measurement and redress mechanisms, which will be introduced, will clearly measure the WD "Network's" success in the provision of service.

The February 1995 Budget reaffirmed WD's mandate and confirmed its role to provide the small business sector in western Canada with a single point of contact to federal government programming. Instead of providing direct financial assistance to individual companies, WD is arranging new innovative partnerships with both the public and private sectors to address the information, business services and financing needs of small and medium-sized enterprises. WD is focusing on four key areas of activity to diversify the western economy and to help western business prosper and grow in the global economy:

Capital Services: WD is now partnering with private and public sector providers of debt/equity capital, and others, in the establishment of strategic loan funds targeted to particular sectors of the western Canadian economy. WD has engaged financial institutions in funding commercially viable projects where traditional lending had left a gap. In effect, WD has moved the institutions higher up the risk lending curve, to provide capital for SMEs in high technology and knowledge-based industries in the West. WD is using its resources to lever additional funds from financial institutions at ratios from 5:1 to 10:1. In return for professional services for technical

assessments, support for businesses in developing their proposals, project monitoring and ongoing management support, and a contribution to their loan loss reserve from WD, financial institutions agree to earmark a set dollar amount for lending under the funds. Financial institutions are encouraged to lend to businesses which lack the traditional hard assets normally considered when determining the risk assessment and small businesses in western Canada are provided with access to patient capital at interest rates commensurate with the risk.

Four investment funds, targeted to Biotechnology and Agricultural Biotechnology, Agriculture Value-Added, Knowledge-Based Industries, and Health Industries are operational and a number of other funds are in the developmental phase. The Assistant Deputy Minister of the Manitoba office is responsible for the development and coordination of the capital services product line across the Department while the Assistant Deputy Ministers across the West are responsible for the delivery of the program in each respective province.

Information services: This client-driven service will be delivered through approximately 90 delivery sites throughout urban, rural and remote western Canada.

Initially, WD will focus on providing user-friendly business information that small and medium-sized businesses in the West have identified as their immediate needs, including:

- information on federal government acts and regulations;
- information on how to start or manage a business, including aspects such as business planning, financing and marketing;
- information on federal and provincial government programs and services;
- market information related to local, provincial, national and international markets; and,
- names of suppliers, distributors, buyers and trade shows or exhibitions.

An Integrated Service Delivery Network will be established amongst Western Economic Diversification, Community Futures Development Corporations, Women's Enterprise Centres, and Canada Business Service Centres which will serve as a primary information database hub. WD's clients may access information in person, by mail, by fax and faxback, and through the Internet. The faxback is available through the four Canada Business Service Centres that WD operates in Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, and Vancouver.

CBSCs play a key role in WD's strategy to provide single-window access to businesses information and services. The single-window concept is meant to reduce the red tape and complexity of accessing multi-level government information and services. The centres are intended to help eliminate overlap and duplication of services and information by the various levels of government.

Each centre is staffed with experienced business information specialists who typically handle many thousands of inquiries annually. These enquiries cover a wide range of topics including business databases, regulatory information, international markets, technology transfer and other government programs.

Further expansion of the CBSCs will continue through the Network and through various partnerships with provincial and municipal governments. The centres provide a vehicle to integrate and consolidate government business information into a single location, providing small and medium-sized business with one-stop access for their information needs. WD assumed responsibility for the management, operation, and development of the CBSCs in western Canada following the February 1995 Budget.

During the 1996-97 fiscal year, WD will be expanding the access for small and medium-sized businesses and entrepreneurs by hooking up the "Network" and extending access to third parties through new partnerships. By early 1996, there will be a WD Internet Home Page with seamless linkage to our partners' information databases and to the Canadian Technology Network. Also during 1996-97, WD will be working to provide user-friendly electronic access to the CBSC products that are in the greatest demand.

The Assistant Deputy Minister of the Saskatchewan office is responsible for the development and coordination of the information services product line across the Department, while the Assistant Deputy Ministers across the West are responsible for the delivery of the program in each respective province.

Business services: To encourage the establishment and growth of SMEs in western Canada, WD will develop and provide three enhanced business services in 1996-97:

- export preparedness assistance to SMEs in collaboration with other government departments and industry;

- assistance to SMEs in accessing government procurement opportunities; and,

- working with industry, the western provinces, and other federal government departments to harmonize regulations for SMEs and to provide easier access to regulatory information.

WD's business services are intended to fill gaps in the array of government services provided to SMEs and to complement those services which are presently available. WD's business services will be tailored to meet the varying needs of SMEs. They will be targeted to help them address the challenges of growing their businesses, entering new markets, increasing productivity and effectiveness, and improving management capability and work force skills required for global competitiveness.

WD will offer clients a package of services which will be developed by WD, other government departments and/or private sector specialists and delivered through WD's Integrated Service Delivery Network.

WD has a mandate to provide federal **export preparedness** programs and services to SMEs in order to increase the number that are ready to export.

WD will develop and deliver directly and through other partners export readiness services such as providing basic information on how to export, diagnostics to quickly channel clients to the right government service, counselling and trade planning advice, export and management training and trade information products. This will be accomplished by working closely with

Industry Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade. Through the International Trade Personnel Program, WD will help SMEs acquire and retain qualified marketing and trade staff. WD's export preparedness services will be integrated with the overall domestic delivery network and services for international business development.

WD's objectives in the **supplier development** business service area will be to enhance access for SMEs to public sector markets and to help increase the capabilities of SMEs to market successfully.

WD will develop information on federal as well as municipal, academic, social services and hospital markets for the services and products of selected industries. WD will partner with Community Futures Development Corporations to deliver SME supplier/public sector market matching at the local level. As well, the Department will partner with other government agencies to design, market and deliver services to SMEs relevant to public sector markets.

The objectives of the **regulatory pathfinding** business service area will be to provide SMEs in western Canada with easier access to regulatory information at lower cost.

In collaboration with federal and provincial partners, WD will develop an integrated federal/provincial business registration system in each western province, to reduce processing time and cost to SMEs. WD and its partners will develop a user-friendly system and related products in order to simplify access to federal regulatory information. As well, the Department will document the regulatory burden in targeted sectors and advocate for streamlining and improvement.

Due to the delivery of WD's business services, it is expected that the business environment for SMEs in the West will improve. As a result, SMEs in the West will be:

- exporting in greater numbers, generating increased sales from exports and employing more people in international trade activities;
- selling their services and goods more successfully to targeted markets;
- able to register their business in a simple manner at less cost to the business; and
- able to easily find information on most federal government regulations that affect their particular type of business.

The Assistant Deputy Minister of the British Columbia office is responsible for the development and coordination of the business services product line across the Department, while the Assistant Deputy Ministers across the West are responsible for the delivery of the program in each respective province.

Integration of government services to business: The federal government through WD is improving services to western business through the integrated delivery of government services at the community level. Integration involves initiatives which bring together a variety of partners in order to streamline, integrate, rationalize and improve program/service delivery to western small and medium-sized business. Integrated service delivery implies much more than mere

physical proximity or co-location. Truly integrated services are also characterized by seamless delivery, backstopped by seamless administrative arrangements, including financial and human resources management. For WD, the approach is community-driven and community-focused.

WD is in the process of establishing a western-wide network of community-based program and service delivery mechanisms. This Integrated Service Delivery Network of over 90 service delivery points, comprised of WD regional offices, CFDCs, WECs, and CBSCs, will enable the Department to co-ordinate government services delivery through innovative alliances to achieve efficiencies and effectiveness through integrated and streamlined service delivery. It will also provide the federal government with a conduit to urban, rural, and remote areas of western Canada.

The CFDCs included in this network provide service delivery points throughout rural and remote areas of western Canada. The CFDCs are funded under the Community Futures program. Community Futures is a community economic development program that assists communities to identify, make decisions and take action on local community needs. WD provides funding to support the operations of the CFDCs which are independent non-profit organizations managed by a Board of local volunteers. The CFDCs encourage and facilitate local strategic planning, and provide business counselling and loans to SMEs in non-metropolitan areas.

The initial focus of the Integration service area is upon strengthening the integrated network by helping to develop the relationships or interfaces between the four types of delivery points. In tandem with these efforts, the members of the network will continue to develop partnerships with other government and non-government organizations, with a view to broadening the mix of products and services to small business. Finally, WD will explore opportunities to enter into service agreements with additional third party agents in order to be able to provide a full range of quality services which meet a wide variety of client needs.

Community oriented programming empowers people to address the specific problems and opportunities faced by their particular community; WD's role will emphasize bringing together communities, clients, government and non-government agencies in order to stimulate and foster enhanced economic development and investment.

The Assistant Deputy Minister of the Alberta office is responsible for the development and coordination of the integration of government services to business across the Department, while the Assistant Deputy Ministers across the West are responsible for the delivery of the program in each respective province.

Service Standards: The Department established publicly posted service standards in 1994/95, to communicate both internally and externally the results the Department wishes to achieve. The standards are monitored and posted monthly. As new initiatives are developed, standards will be established. For example, standards were developed for the International Trade Personnel Program which was introduced in March, 1995. Service standards will be developed for WD's new business lines over the course of the next year.

Advocacy of Western Interests in National Decision Making: WD's mandate specifically includes advocacy as a means for providing western representation that is both credible and dedicated to western issues, requirements and perspectives. The goal for advocacy is to ensure

that western industry has equal access to and can take full advantage of federal programs, services, support and opportunities. The focus is on ensuring that western issues and perspectives are considered in making national decisions. Advocacy includes:

- a western voice at the Cabinet table, fully supported and briefed by a Department specifically resourced and dedicated to representing the interests of western Canada within the federal system;

- at the officials level, a dedicated mandate for the West working within inter-departmental forums for the principles of fair access and fair application; and

- region-wide coordination with the provinces and industry for responding to federal policies and programs.

WD also advocates for western Canada by focusing its procurement effort on fair access to government contracts, growth and expansion of the western supplier base, and balanced regional opportunities. These goals are achieved through early, active, and formal participation in the development of procurement strategies. WD helps to establish the purchasing strategies for Major Crown Projects (generally over $100 million) and for purchases between $2 million and $100 million. WD is also involved with government buyers on smaller contracts when a western company questions the fairness of the opportunity to compete.

WD works with western businesses, government departments, and large national and multi-national companies to:

- match the capabilities of western companies with the government's operational requirements;

- inform prime contractors about western companies and assist in developing business arrangements among these companies;

- advise western companies about domestic and international public sector procurement opportunities;

- organize tours of the western supplier base for prime contractors so that interested companies are briefed and are provided with the opportunity to sell goods and services to the prime contractors; and

- market western companies' capabilities to government departments and buyers.

Level of Repayability: The government's repayable contribution policy requires that most contributions to business be repaid. From August 4, 1987 to November 30, 1995, a total of $171.2 million has been repaid. During the 1995-96 fiscal year, it is expected that about $53.0 million will be repaid rising to some $70.0 million during the 1996-97 fiscal year (see Figure 9, page 30).

As of November 30, 1995, 510 projects have fully repaid $57.5 million. Nearly 50% of repayable contributions have not yet reached the repayment phase. The value of repayable contributions as of November 30, 1995 is shown in Figure 4 below.

Figure 4: Value of Repayable Contributions as of November 30, 1995

(millions of dollars)

	Total Assistance	Percentage Repayable	Repayable Assistance	Non-Repayable Assistance
Western Diversification Program and Former Assisted Programs	925.7	70%	646.3	279.4
Strategic Initiatives	51.5	45%	23.0	28.5
Investment Funds	18.7	100%	18.7	0.0
TOTAL	**995.9**	**69%**	**688.0**	**307.9**

The Department's policy allows exceptions to the requirement that contributions be repaid if the investment cannot be recouped. Examples include contributions to non-profit associations or to projects where no revenue will be generated (such as market research activities).

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 5: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast 1995-96	Actual 1994-95
Personnel			
Salaries and wages	**19,598**	18,374	16,492
Contributions to employee benefit plans	**2,842**	2,552	2,223
Sub-Total	**22,440**	20,926	18,715
Goods and Services			
Transportation and communications	**3,500**	2,698	1,820
Information	**600**	582	192
Professional and special services	**4,000**	4,299	2,818
Rentals	**400**	228	242
Purchased repair and upkeep	**100**	99	44
Utilities, materials and supplies	**900**	828	351
Other subsidies and payments	**0**	4	15
Goods and Services from Internal Sources	**3,773**	3,660	3,011
Minor capital*	**677**	1,096	436
Sub-Total	**13,950**	13,494	8,929
Total Operating	**36,390**	34,420	27,644
Transfer Payments			
Grants	**5,000**	0	38,200
Contributions	**320,538**	338,037	186,044
Total Transfer Payments	**325,538**	338,037	224,244
Total Expenditures	**361,928**	372,457	251,888

* Minor capital is the residual after the amount of controlled capital has been established. In accordance with the Operating Budget principles, these resources would be interchangeable with Personnel and Goods and Services expenditures.

2. Personnel Requirements

Personnel expenditures account for 6% of the total 1996-97 expenditures of the Department. A profile of WD's personnel requirements is provided in the following figure.

Figure 6: Details of Personnel Requirements

	Full-Time Equivalents			1996-97 Current Salary Range	Average Salary Provision
	Estimates 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95		
OIC Appointments [1]	1	1	1	45,600 - 170,500	-
Executive [2]	27	27	25	63,300 - 128,900	91,414
Scientific and Professional					
Economics, Sociology and Statistics	3	3	2	20,600 - 87,241	70,304
Law	1	-	1	29,870 - 128,900	-
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	29	29	26	17,994 - 75,002	42,849
Computer Systems	14	6	6	24,060 - 78,759	45,042
Financial Administration	17	17	17	15,981 - 71,883	58,056
Personnel Administration	4	5	6	16,882 - 69,291	46,568
Program Administration	29	26	3	17,994 - 75,002	47,086
Commerce	120	103	102	19,263 - 79,497	64,733
Information Services	19	19	12	17,849 - 67,814	50,633
Management Trainee	3	3	2	29,562 - 50,388	44,406
Technical					
Social Science Support	4	5	3	16,608 - 75,927	42,971
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	48	48	45	16,999 - 41,724	28,814
Secretarial	25	26	24	16,847 - 41,991	28,724
Summer Students	16	15	13		
	360	333	288		

Note 1: Full-time equivalent (FTE) is a measure of human resource consumption based on average levels of employment. FTEs are not subject to Treasury Board control but are disclosed in Part III of the Estimates in support of personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note 2: The current salary range column shows the salary ranges by occupational group as at October 1, 1995. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay.

[1] This includes all those at the DM level and all GICs.
[2] This includes all those in the EX-1 to EX-5 range inclusive.

3. Capital Expenditures

Figure 7 presents capital expenditures from 1994-95 to 1996-97. Capital expenditures make up .2% of the total 1996-97 Main Estimates of the Department.

Figure 7: Distribution of Capital Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast 1995-96	Actual 1994-95
Construction and acquisition of machinery and equipment	**677**	1,096	436

The nature of the equipment purchased is primarily telephone and message communications equipment, photocopiers, workstations, and other informatics related items.

4. Transfer Payments

Grants and contributions make up 90% of the 1996-97 Main Estimates of the Department. Figure 8 presents a summary of all grants and contributions.

Figure 8: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1996-97	Forecast 1995-96	Actual 1994-95
Grants			
Grants for the Western Diversification Program	**5,000,000**	--	38,200,000
	5,000,000	--	38,200,000
Contributions			
Contributions under programs or for projects that promote or enhance the economic development and diversification of western Canada, including the initiation, promotion or expansion of enterprises, the establishment of new businesses, research and development activities, the development of business infrastructure, and selective contributions to other programs affecting regional and economic development in western Canada	**159,973,000**	92,917,800	84,379,233
Contributions to the western provinces under the Canada Infrastructure Works Agreements	**126,565,000**	225,000,000	97,037,181
Contributions to western small and medium sized enterprises in strategic growth industries through the establishment of specialized Loan/Investment Funds, on commercial terms, in cooperation with private and public sector providers of debt/equity capital	**16,000,000**	8,000,000	--
Contributions under the Industrial and Regional Development Act and outstanding commitments under discontinued predecessor programs	**1,000,000**	2,119,295	1,040,828
Contributions under Sub-Agreements made pursuant to Economic and Regional Development/General Development Agreements	--	--	118,861
Contributions under the Western Transportation Industrial Development Program	--	--	3,150
(S) Liabilities under the Small Business Loans Act	**17,000,000**	10,000,000	3,464,274
	320,538,000	338,037,095	186,043,527
	325,538,000	338,037,095	224,243,527

5. Revenue

Repayable contributions, to be repaid in future years, comprise about 69% of the assistance provided by WD for all projects excluding the major initiatives (see page 25). Revenues will continue to be generated as more repayable contributions become due. Figure 9 provides a listing of revenue by type for WD.

Until 1995-96, all revenues were credited directly to the Consolidated Revenue Fund and were not available for use by the Department. Starting in 1996-97, WD will be allowed to retain repayments from repayable contributions for programming purposes. An amount of $55 million has been included in the 1996-97 Estimates based on WD's forecast of amounts to be refunded in 1995-96.

Figure 9: Revenue by Type

(thousands of dollars)	**Estimates 1996-97**	Forecast 1995-96	Actual 1994-95
Repayment of repayable contributions	**70,000**	53,000	48,888
Adjustment to prior year's Payables at Year End	**0**	0	5,271
Service fees under the Small Business Loans Act	**11,200**	15,000	20,670
Interest on loans for the Special Areas and Highways Agreements	**100**	113	306
Miscellaneous Revenue	**900**	900	1,118
Goods and Services Tax	**0**	0	1
	82,200	69,013	76,254

6. Net Cost of Program

The Main Estimates of the Department include only those expenditures to be charged to its voted and statutory authorities. Other cost items, as well as revenue, need to be taken into account to arrive at the net cost of the Program. Details are provided in Figure 10.

Figure 10: Total Estimated Cost of the Program for 1996-97

(thousands of dollars)	**1996-97**	1995-96
Operating expenditures	**35,713**	31,654
Capital	**677**	603
Transfer Payments	**325,538**	445,876
Main Estimates	**361,928**	478,133
Services received without charge		
Accommodation - from Public Works and Government Services Canada	**1,856**	1,751
Pay Compensation Administration - from Public Works and Government Services Canada	**30**	31
Employer's share of employee benefits covering insurance premiums and costs - from Treasury Board Secretariat	**1,137**	964
	3,023	2,746
Total program cost	**364,951**	480,879
Less: Revenues credited directly to the Consolidated Revenue Fund *	**82,200**	67,331
Estimated net program cost	**282,751**	413,548

* See page 30 for details.

B. Other Information

1. Overview of the Western Canadian Economy

Western Canadians owe their prosperity in large part to an economy that is driven by natural resource exports. The West contributes just over one third of Canada's economic output which is about equal to its share of the nation's population. British Columbia and Alberta each account for about 40 percent of the West's economic activity, with the remaining 20 percent evenly split between Saskatchewan and Manitoba.

Despite the emerging importance of many less-traditional industries, natural resources remain as the region's economic drivers. Six primary commodities - crude oil, softwood lumber, natural gas, wheat, wood pulp, and coal - represent more than one half of the West's international exports. In comparison, Ontario's six top commodities are much higher in value added and include vehicles and vehicle parts, mechanical machinery, electrical machinery, iron and steel, paper and paper products, and plastics and plastic products.

The global economy is evolving rapidly and natural resources alone can no longer ensure a high standard of living for western Canadians. Three key trends have changed the relative importance of natural resources. First, new and competitive sources of almost all natural resources have emerged, both in initial supply and in recycling resources which promise to become an even bigger factor in the future. The agriculture sector provides a good example of this trend. Today, barring natural disasters, nearly all countries can meet their needs for basic foodstuffs. Second, the end-value of an average product has become less dependent upon the value of its raw inputs, and more dependent upon the value of the related secondary and tertiary processing. And, third, the increasing value of services, capital transactions, and other non-product exchanges has reduced the overall relevance of goods in the economy.

The key to the West's continued prosperity is not to abandon the foundation of natural resources upon which the economy has grown, but to build on that strength by diversifying into new industries clustered around the resource industries. Numerous studies have shown that many less-traditional industries are showing great potential. These include: aerospace, agriculture value added products, environmental industries, information technologies, and the tourism industry. These new industries, with their significant value-added components, will grow to complement resource based industries and help the West retain a prosperous niche in the global economy.

The Western Outlook: After a healthy 4.8 percent expansion in 1994, 1995 and 1996 will witness more stable growth patterns in the West. Economic growth is expected to moderate to 2.7 percent in 1995, and then climb slightly to three percent in 1996. Although less prolific than in 1994, the West's growth rate is still expected to surpass the national rate both this year and next. However, the performance is not shared equally among the western provinces.

For 1996, Manitoba is expected to grow at a rate of under two percent, led by an increase in manufacturing output. Saskatchewan's growth rate will also slow to under two percent due to prospects of a more average crop and weaker export markets. In Alberta, a projected increase in oilsands activity will help boost the growth rate to almost three percent. Growth in British Columbia will slow due to weaker exports to the United States and lower levels of new residents

moving to the province which has dampened housing activity. Nonetheless, British Columbia's rate of 3.6 percent is forecast to lead the nation in 1996.

With the continued growth of the western economy, the unemployment rate for the region continues to decrease. In 1996, the average unemployment rate for western Canada, as forecasted by the Conference Board of Canada, is expected to decline to well under eight percent.

Over the next several years, the agricultural sector will be adjusting to the elimination of the Crow rail freight subsidy. Grain farmers will be learning how to operate without transportation subsidies. It is anticipated that western farmers will switch from previously subsidized crops such as wheat and barley into higher-specialty crops in order to maximize their income.

What follows is an economic profile and outlook for each of the four western provinces.

Economic Profile: Manitoba - Manitoba's $23 billion economy is the most diversified in the West. Primary agriculture accounts for less than six percent of real output in Manitoba, compared to nearly twelve percent for manufacturing. Like the rest of Canada, the service sector is large and growing. Mining, transportation and utilities play major roles in the province's economy. While small contributors to provincial GDP figures, other resource-based industries such as forestry and fishing continue to provide significant employment opportunities in northern communities. Resource industries as a group account for about 7.5 percent of total output.

Winnipeg, which is home to more than 60 percent of Manitobans, is a major air, rail and trucking transportation and distribution centre with a large financial and service sector serving the Prairie provinces and beyond.

Manitoba's manufacturing sector is relatively diversified in comparison to the rest of western Canada. Major industries include food processing, transportation equipment, primary and fabricated metals, wood products, paper and printing industries. About half of Manitoba's manufactured goods are exported. International exports are predominantly destined for the U.S. while other important markets are China, Japan, Russia and Eastern Europe.

In response to de-regulation, Manitoba's trucking industry is evolving from one comprised of about 150 firms to one of about 25 larger firms. The railways have also rationalized their regional operations, and a number of previously Winnipeg-based activities have since relocated to points East and West.

Agriculture in Manitoba is relatively diversified but remains dependent on international wheat markets which are subject to subsidy wars. Livestock production has also undergone considerable changes in response to changes in the food processing industry. Manitoba farmers have had some success to date in diversifying crop production.

The Canadian food processing industry, especially meat packing, has been rationalizing for a number of years, and many Manitoba firms have relocated elsewhere to serve larger urban centres both in the East and the West.

The Manitoba Outlook - In 1994, real growth averaged 2.7 percent. This growth was due in large part to gains in agriculture and manufacturing. In 1995, the Manitoba economy grew more slowly, with an expected growth rate of 2.2 percent. In 1996, it is expected that the economy will continue its slowing trend turning in a two percent growth rate. Employment grew by 0.2 percent in 1994, compared to the national average of 1.9 percent.

Manitoba farm cash receipts for the first half of 1995 were $1.3 billion, an increase of $97 million over the same period in 1994. This increase was reflective of the overall rise in crop receipts for wheat and canola. Cash receipts for livestock in the first half of 1995 remained flat while cash receipts from support payments declined sharply (-63.5 percent).

Manitoba farmers will be affected by the elimination of the Crow rail freight subsidy and Manitoba's grain freight rate is expected to increase significantly. This will likely result in changes in the type of crops that farmers grow, with a move towards higher-volume, higher-quality crops. There may also be some diversification into livestock production. There will be increased use of provincial and municipal roads as farmers resort to other more cost effective means of transporting their grain to market.

In 1992, there were 25,500 farms in Manitoba, a 21 percent decrease from 1976. This trend toward farm consolidation into larger operating units is expected to continue. The agricultural sector has declined as a source of work for Manitobans. Where it once constituted seventeen percent of the provincial workforce in 1961, it now provides less than eight percent of Manitoba jobs.

The value of shipments in manufacturing in the first half of 1995 rose fourteen percent to $462 million compared to 1994. Almost one third of this growth came from the machinery industries sector or more specifically higher farm machinery production. The manufacturing sector will continue to exhibit modest growth for the remainder of the decade. However, it is expected that restructuring will continue in this sector as competitive pressures increase, both domestically and internationally.

Non-residential construction has been boosted by the Infrastructure Works Program, which represented a significant initiative in the relatively depressed field of heavy construction. High vacancy rates for office and industrial spaces indicate that the economy continues to operate with excess capacity, thus reducing the need for new buildings. Although housing starts are improving they remain at two thirds of the eight year average.

Economic Profile: Saskatchewan - Saskatchewan is the most export-dependent province in Canada, with grains and oilseeds, potash, oil and gas, and uranium all being important export commodities. Saskatchewan's $20 billion economy fluctuates depending upon the volume of agricultural production and the demand in international markets for its resource products. As a relatively small, yet highly efficient and competitive producer of resource products, Saskatchewan tends to be a "price taker" in the international marketplace, selling through a small number of marketing organisations. Its service sector has, as in the rest of the country, been the fastest growing part of the economy, filling many of the employment losses experienced by the resource industries as they streamlined their operations.

Agriculture is the dominant sector in Saskatchewan's economy, accounting for ten percent of provincial output, the highest share of any province in Canada. Agriculture accounts for fifteen percent of provincial employment which is significantly higher than the national average of two percent.

Manufacturing has become an important contributor to provincial output. Telecommunications, software and agriculture biotechnology are some of Saskatchewan's most important manufacturing industries. Agricultural machinery has undergone a recent upsurge in activity as a result of increased international demand in the agriculture sector.

Slow population growth, linked to the steadily declining farm population, and migration to other parts of Canada is a structural feature of the province's economy. Over the past 30 years, annual population growth has averaged only 0.3 percent. People in the rural areas have been steadily drawn into the two major urban centres of Regina and Saskatoon over the years.

The Saskatchewan Outlook - Saskatchewan's economy is expected to grow at the moderate pace of 1.6 percent this year and 1.9 percent in 1996. Strong economic growth with a broadly based 4.5 percent expansion with gains in oil and gas output, processed food products, farm machinery, and construction was seen in 1994.

The 1995 harvest exceeded expectations and the record year in 1994. Total farm cash receipts hit a record $3.6 billion to the end of October, 1995, reflecting the high quality of the harvest and a 20 percent increase in prices for top-quality grains and oilseeds.

Mineral production posted strong year over year increases for 1995, with oil, potash and uranium each increasing by close to ten percent. Crude oil is Saskatchewan's most important mineral resource. 1994 saw major oil and gas activity in drilling, production, and pipeline expansion. The value of crude oil output rose thirty percent in 1994 to nearly $2 billion as continued strong exploration activity and improved horizontal drilling techniques drove production volumes to record levels. Oversupply in the North American natural gas market is depressing gas prices and drilling activity this year. As a result, mining services activity will slump by over ten percent in 1995 but should post a modest recovery in 1996.

Potash has become a billion dollar industry in Saskatchewan, which supplies one third of the world's requirements. Strong demand, particularly in China and the United States, caused the value of provincial potash production to rise nearly 40 per cent in 1994 and prices continue to be at near record levels.

In 1995, housing starts declined by an estimated 24 percent. Housing starts are expected to remain stagnant in 1996. Pipeline construction will help bolster the construction sector but will not be enough to offset the decline in infrastructure spending and lower numbers of housing starts for 1996.

Retail sales are expected to fare better in 1996 and should post gains of over six percent compared to three percent growth for Saskatchewan's service sector as a whole.

Saskatchewan's manufacturing sector has experienced one of the fastest growth rates in the country over the past few years. Shipments were up sixteen percent for the first half of 1995 when compared with the same period last year. The sector will grow by over five percent in 1995 and 1996. The province's three largest manufacturing industries are food and beverage processing, mining and agricultural machinery production, and electric and electronic equipment.

New jobs are being created in the manufacturing, telecommunications and residential construction sectors but employment in agriculture is on the decline. Overall, employment growth should reach 1.4 percent; this is a full percentage point better than last year's rate. At 6.5 percent, Saskatchewan continues to have the lowest unemployment rate in the country, compared to the national average unemployment rate of 9.6 percent.

Economic Profile: Alberta - Alberta comprises nine percent of Canada's population yet, with a provincial real GDP of $72 billion, the province contributes thirteen percent to the national economic output.

The energy industry continues to be the major primary industry in Alberta, contributing about one quarter of the province's GDP. It is the largest export industry, responsible for one-half of merchandise exports in 1994. Oil and gas will continue to be a key industry in years to come: the province has over 60 percent of the country's reserves of conventional crude oil, 85 percent of its natural gas, 60 percent of its coal, and all of its oilsands reserves.

Despite the size of the energy sector, the manufacturing industry in Alberta is showing signs of growth and diversification. Manufacturing now contributes almost ten percent of Alberta's GDP, compared to about six percent ten years ago, and manufacturing exports make up one-third of the province's total goods exports. More than two-thirds of the manufacturing sector's output consists of value-added resource products. Manufacturing goods exported from Alberta include processed food, wood and paper products, electrical and electronic equipment, refined petroleum and coal products, and chemicals and chemical products. The forest products industry is one of the fastest growing, with more that $4 billion invested in the industry since 1986.

Alberta also accounts for over 20 percent of the value of Canada's total agricultural production, which is about evenly divided between crops and livestock.

The Alberta Outlook - In 1994, Alberta was the fastest growing province with an increase in GDP of 5.7 percent. This followed a similar advance of 6.3 percent in 1993. Growth in both years was primarily due to a boom in the oil and gas industry. However, the Conference Board of Canada forecasts a decline in economic growth to a more moderate rate of 2.7 percent in 1995 and 2.9 percent in 1996 as restrained consumer spending and government cutbacks impact on the service sector.

The price of oil averaged just over $17 U.S. for West Texas Intermediate in 1994 and rose above this level for the first half of 1995 resulting in solid financial returns for oil companies in the first six months of the year. As a result, oil drilling has continued to keep pace with last year's activity. Furthermore, productivity improvements in heavy oil combined with expectations of oil price stability has resulted in major investments in Alberta's oil sands. High world demand for petrochemical products and fertilizers has also benefited the industries downstream from oil and gas.

The price of natural gas has yet to recover from the severe drop at the close of 1994. Natural gas prices are expected to firm toward the end of 1995 but remain low by historical standards. Over-supply due to heavy drilling in 1993 and 1994 and increased storage and pipeline capacity is expected to persist into 1995 and 1996.

Alberta's manufacturing industry has been spurred by price increases in value-added resource products including petrochemicals, pulp and newsprint. However, with a decline in construction activity, lumber prices have declined from their peak in December, 1994.

Alberta's agriculture production has been robust in 1995 as farm revenue has outstripped that of the other provinces in the first half of the year.

Offsetting growth in primary and secondary industries in Alberta is fiscal restraint in the public sector. The provincial government is maintaining its four year program of spending reductions announced in 1993. Although employment continues to grow moderately, restructuring in government in general and the health care industry in particular has resulted in high-profile layoffs and contributed to low consumer confidence. Housing starts have declined, impacting negatively on the construction industry, and the retail sector is also expected to remain weak.

Economic Profile: British Columbia - With a population of more than 3.5 million persons and a population growth rate of almost three percent, British Columbia is presently the fastest growing province in Canada. The provincial economy accounts for almost 13 percent of Canada's GDP and is valued at $69 billion annually.

The natural resource sectors constitute the mainstay of wealth creation in the province and directly account for 20 percent of GDP and 90 percent of exports. The forest industry, including production of lumber, newsprint, pulp and paper, remains the dominant source of wealth creation accounting for more than half of the value of all goods produced in the province and for 60 percent of all exports. Other key resource industries include mining, agriculture, energy and fishing. Services in British Columbia account for a larger share of total employment than is the case in the rest of Canada, and the majority of British Columbia's strong job growth has been in services.

Within British Columbia, the pace of economic diversification has accelerated rapidly over the past ten years. This is evidenced by the development of an indigenous technology base, rapid growth in entrepreneurial and small business activities, development of a manufacturing base independent of the domestic resource industries (i.e. clothing, entertainment, plastics, machinery sectors), a move to increase the value-added component of traditional resource products, and rapid growth in international tourism and exportable services such as entertainment and engineering. Diversification within British Columbia has been accompanied by a redistribution of economic activity within the province in favour of other regional centres outside of the Lower Mainland.

British Columbia's recent strong economic performance was due mostly to high lumber prices and increased new residents to the province. For the next few years, further structural changes in the traditional sectors, accompanied by diversification, will bring about more broadly based economic growth.

The British Columbia Outlook - The British Columbia economy will show slower growth patterns in 1995 and 1996. Slower growth is attributed to a decline in migration levels which has contributed to further declines in housing starts and high levels of unsold dwellings. In contrast, exports, retail sales and tourism are still reporting good growth when compared to 1994. Overall, the British Columbia economy seems to have throttled back to a lower level of activity and growth compared to the previous two to three years, but should still lead all provinces. The projected rate of economic growth in British Columbia is 3.2 percent for 1995 and 3.6 percent for 1996.

Employment figures also indicate a deceleration in the British Columbia economy. For the first eight months of 1995 when compared to the same period in 1994, the province recorded 1.9 percent growth in employment, while Vancouver posted only a marginal 0.9 percent employment growth rate. The unemployment rate for British Columbia remains in the high eight percent range and employment growth of 2.4 percent is forecast for 1996.

The number of British Columbia's housing starts continues to decline. Estimates for 1995 place the number of housing starts this year at about 33,000 units, which represents a decline of over sixteen percent compared to 1994. Housing starts should pick up again in 1996, with a forecast fifteen percent increase.

The value of exports from British Columbia is expected to increase by over twenty percent in 1995, to some $27 billion. This compares favourably to rates of less than twenty percent in the last two years. While lumber exports have begun to weaken, pulp and paper products continue to enjoy very favourable market conditions. Mining is also performing very well with the recent rise in copper, zinc and molybdenum prices. A generally lower Canadian dollar for much of 1995 has helped to boost the province's export performance.

Retail sales are expected to grow by about nine percent in 1995, compared to ten percent in 1994. The retail market in British Columbia has been bolstered by a very strong tourist season. Compared to 1994, which was a strong year for tourism in British Columbia, the number of American and overseas visitors in 1995 is expected to be up at least twelve percent. Retail sales growth is expected to slow to five percent in 1996.

2. WD Office Addresses

EDMONTON:
Suite 1500, Canada Place
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alta., T5J 4H7
(403) 495-4164
Calgary toll-free No: (403) 292-5382
Telecommunications Devices for the Hearing Impaired (TDD) 1-800-661-1831 (D)

VANCOUVER:
P.O. Box 49276
Bentall Tower 4
1200-1055 Dunsmuir Street
Vancouver, B.C., V7X 1L3
(604) 666-6256
B.C. toll-free No: 1-800-663-2008

OTTAWA:
P.O. Box 2128
Station "D"
Centennial Towers
200 Kent Street
8th Floor
Ottawa, Ont., K1P 5W3
(613) 952-9378

SASKATOON:
P.O. Box 2025
Suite 601, S.J. Cohen Bldg.
119 4th Ave. South
Saskatoon, Sask., S7K 3S7
(306) 975-4373
Regina toll-free No: (306) 780-6725

WINNIPEG:
P.O. Box 777
Suite 712
The Cargill Bldg.
240 Graham Avenue
Winnipeg, Man., R3C 2L4
(204) 983-4472
Manitoba toll-free No: 1-800-561-5394

INTERNET ADDRESS:
http://www.myriadgate.net/wd/

3. References

The following publications, containing additional information on the programs of Western Economic Diversification, are available on request by contacting Western Economic Diversification Canada as specified below:

- Western Diversification Facts
- Statement by the Minister of Western Economic Diversification to the Standing Committee on Industry
  - May 3, 1995
- Report of the Western Caucus Committee on the Department of Western Economic Diversification - December 1994
- New Investment Loan Fund to Fuel Small Businesses in Western Canada's Knowledge-Based Industries
  News Release - November 10, 1995
- Western Economic Diversification Canada and Royal Bank of Canada Partnership Establishes New Biotechnology Loan Fund
  News Release - June 28, 1995
- New Investment Loan Program to Boost Small Businesses in Western Canada's Health Industry
  News Release - January 19, 1996
- Five Year Report to Western Canadian Business 1987-1992
- Report on NAFTA: Realizing Strategic Opportunities in Western Canada
- Western Diversification Program Takes New Direction
  News Release - November 26, 1993
- Federal Government, Western Provinces Agree on Economic Cooperation
  News Release - January 28, 1994
- New Directions for Western Economic Diversification
  News Release - February 28, 1995
- Western Economic Diversification Canada, Farm Credit Corporation and CIBC Team Up to Provide Innovative Fund for Value-Added Agricultural Processing Industry
  News Release - September 22, 1995

These publications are available from:

Public Affairs Branch
Western Economic Diversification
Suite 1500, Canada Place
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alberta
T5J 4H7

(403) 495-4164

Topical Index

A
Advocacy, 7, 23

Aerospace, 15

Agri-Food, 15

Assistance
- Investment generated (leverage), 19
- Project approval statistics, 19
- Repayables, 25
- Support to Small Business, 17, 19

B
Biotechnology, 14
Business Services, 14, 21

C
Canada Business Service Centre, 6, 20, 21
Capital Services, 14, 19
Community Futures Development Corporations, 6, 7, 20, 23

E
Economic and Regional Development Agreements, 10, 29

Environmental Industries, 15

G

General Development Agreements, 10, 29

I
Industrial and Regional Development Program, 10, 29

Information Services, 14, 20

Infrastructure, 7, 17, 29

Integration of Government Services to Business, 14, 22

International Competitiveness, 18

International Trade Personnel Program, 15, 24

Investment Funds, 20, 29

O
Organization, 11

Overview of the Western Canadian Economy, 32

P
Partnership Agreements, 18

Q
Quality Assurance Assistance Program, 18

S
Science and Technology, 16

Service Standards, 23

Strategic Initiatives, 7, 14

Systemic Projects, 18

T
Tourism, 16

W
Western Cooperation Agreement, 7, 17

Western Diversification Program, 10, 29

Western Economic Diversification Act, 10

Western Transportation and Industrial Development Program, 10, 29

Women's Enterprise Centres, 6, 17, 20, 23

Index par sujet

A

Aérospatiale, 15

Agro-alimentaire, 15

Aide
- Aide à la petite entreprise, 18, 20
- Contributions remboursables, 28
- Investissements générés (effet de levier), 20
- Statistiques sur l'approbation de projets, 20

Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien, 34

B

Biotechnolgie, 15

C

Centre de services aux entreprises Canada, 6, 21, 22

Centre de services pour les femmes entrepreneurs, 6, 17, 21, 24

Compétitivité internationale, 18

D

Défense des intérêts, 7, 25

E

Ententes cadres de développement, 10, 31

Entente de cooperation de l'Ouest, 7, 17

Ententes d'association, 19

Ententes de développement économique et régional, 10, 31

F

Fonds d'investissement, 21, 31

I

Industries environnementales, 16

Infrastructure, 7, 17, 31

Initiatives stratégiques, 7, 15

Intégration des services du gouvernement aux entreprises, 14, 24

L

Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest, 10

N

Normes de service, 25

O

Organisation, 11

P

Projets systémiques, 18

Programme de développement industriel et régional, 10, 31

Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest, 10, 31

Programme de diversification de l'économie de l'Ouest, 10, 31

Programme d'aide au contrôle de la qualité, 18

Programme d'emploi en commerce international, 15, 25

S

Sciences et technologies, 16

Services aux entreprises, 14, 22

Services d'information, 14, 21

Services financiers, 14, 20

Société d'aide au développement des collectivités, 6, 7, 21, 23, 24

T

Tourisme, 16

3. Références

Les publications suivantes, qui contiennent des renseignements supplémentaires sur les programmes de Diversification de l'économie de l'Ouest, peuvent être obtenues sur demande :

- Faits sur la diversification de l'Ouest
- Déclarations du ministre de Diversification de l'économie de l'Ouest devant le Comité permanent de l'Industrie - 3 mai 1995
- Rapport du comité des députés de l'Ouest sur le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest - décembre 1994
- Nouveau fonds d'emprunt pour les petites entreprises de l'industrie fondée sur le savoir de l'ouest du Canada
  Communiqué de presse - 10 novembre 1995
- Diversification de l'économie de l'Ouest du Canada et la Banque Royale du Canada établissent en partenariat un nouveau fonds de prêt en biotechnologie
  Communiqué de presse - 28 juin 1995
- Création d'un nouveau programme d'emprunt en vue de stimuler les investissements dans les petites entreprises du secteur de la santé de l'ouest canadien.
  Communiqué de presse - 19 janvier 1996
- Rapport quinquennal aux entreprises de l'Ouest canadien (1987-1992)
- Report on NAFTA : Realizing Strategic Opportunities in Western Canada
- Le programme de Diversification de l'Ouest prend une nouvelle orientation
  Communiqué de presse
  - 26 novembre 1993
- Le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ouest s'entendent sur la coopération économique
  Communiqué de presse - 28 janvier 1994
- Nouvelles orientations pour Diversification de l'économie de l'Ouest
  Communiqué de presse - 28 février 1995
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, la Société du crédit agricole et la CIBC forment une équipe pour offrir un fonds d'investissement innovateur à l'industrie des produits agricoles à valeur ajoutée
  Communiqué de presse - 22 septembre 1995

Pour obtenir ces publications, il suffit de communiquer avec la :

Direction générale des affaires publiques
Diversification de l'économie de l'Ouest
Place du Canada, pièce 1500
9700, avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
T5J 4H7

(403) 495-4164

2. Adresses des bureaux de DEO

EDMONTON:
Place du Canada, pièce 1500
9700, avenue Jasper
Edmonton (Alb.) T5J 4H7
(403) 495-4164
Appels sans frais de Calgary :
(403) 292-5382
Service d'appareils de télécommunication pour les malentendants (Service ATS) :
1-800-661-1831 (D)

VANCOUVER:
B.P. 49276
Bentall Tower 4
1200-1055, rue Dunsmuir
Vancouver (C.-B.) V7X 1L3
(604) 666-6256
Appels sans frais en C.-B. : 1-800-663-2008

OTTAWA:
B.P. 2128
Succursale "D"
Tours Centennial
200, rue Kent
8e étage
Ottawa (Ont.) K1P 5W3
(613) 952-9378

SASKATOON:
B.P. 2025
Immeuble S.J. Cohen,
Pièce 601
119, 4e avenue Sud
Saskatoon (Sask.) S7K 3S7
(306) 975-4373
Appels sans frais de Regina :
(306) 780-6725

WINNIPEG:
B.P. 777
Pièce 712
Immeuble The Cargill
240, avenue Graham
Winnipeg (Man.) R3C 2L4
(204) 983-4472
Appels sans frais au Manitoba :
1-800-561-5394

ADRESSE INTERNET:
http://www.myriadgate.net/wd/

Les ventes au détail devraient croître d'environ 9 % en 1995, comparativement à 10 % en 1994. Le marché du détail en Colombie-Britannique a été soutenu par une très bonne saison touristique. Comparativement à 1994, qui a été une bonne année pour le tourisme en Colombie-Britannique, on s'attend à ce que le nombre de visiteurs des États-Unis et d'autres pays en 1995 augmente d'au moins 12 %. La croissance des ventes au détail devrait ralentir pour n'être plus que de 5 % en 1996.

En Colombie-Britannique, le rythme de la diversification économique s'est accéléré rapidement depuis dix ans : développement de la base technologique locale, croissance rapide des activités des entrepreneurs et des petites entreprises, essor des industries de fabrication non tributaires des ressources intérieures (par exemple vêtements, spectacles, plastiques, machines et appareils), évolution vers une plus grande valeur ajoutée aux produits de ressources traditionnels et croissance rapide du tourisme international et des services exportables tels que les spectacles et l'ingénierie. La diversification en Colombie-Britannique s'est accompagnée d'une redistribution de l'activité économique à l'intérieur de la province en faveur d'autres centres régionaux situés à l'extérieur de la vallée du bas Fraser.

L'excellente tenue économique récente de la Colombie-Britannique s'explique surtout par des facteurs comme le prix élevé du bois d'oeuvre et l'augmentation du nombre de nouveaux résidents. Au cours des prochaines années, de nouveaux changements structurels dans les secteurs traditionnels et la diversification amèneront une croissance économique fondée sur une base élargie.

Perspectives de la Colombie-Britannique - La croissance de l'économie de la Colombie-Britannique sera moins forte en 1995 et en 1996. Cette situation est attribuable à une baisse des niveaux d'immigration, ce qui a contribué à d'autres baisses dans les mises en chantier et à une hausse du nombre d'unités d'habitation invendues. Par contre, les exportations, les ventes au détail et le tourisme affichent encore une bonne croissance quand on les compare aux données de 1994. Globalement, l'économie de la Colombie-Britannique semble avoir diminué à un niveau d'activité et de croissance plus faible que celui des deux ou trois dernières années, mais elle devrait encore être la première de toutes les provinces. Le taux de croissance économique prévu pour la Colombie-Britannique est de 3,2 % pour 1995 et de 3,6 % pour 1996.

Les chiffres sur l'emploi montrent aussi un ralentissement de l'économie de la Colombie-Britannique. Pour les huit premiers mois de 1995, comparativement à la même période en 1994, la province a enregistré une croissance de l'emploi de 1,9 %, alors qu'à Vancouver on n'a relevé qu'un taux de croissance marginal de 0,9 %. Le taux de chômage pour la Colombie-Britannique continue de s'établir à près de 9 %, et l'on prévoit une croissance de l'emploi de 2,4 % en 1996.

Le nombre de mises en chantier en Colombie-Britannique continue de diminuer. Selon les prévisions pour 1995, le nombre de mises en chantier cette année sera d'environ 33 000 unités, ce qui représente une diminution de plus de 16 % comparativement à 1994. Il devrait y avoir une reprise dans les mises en chantier en 1996, avec une augmentation prévue de 15 %.

La valeur des exportations de la Colombie-Britannique devrait augmenter de plus de 20 % en 1995, pour atteindre environ 27 milliards de dollars. Cela se compare favorablement à des taux de moins de 20 % au cours des deux dernières années. Pendant que les exportations de bois d'oeuvre ont commencé à diminuer, la pâte et les produits du papier continuent de connaître des conditions très favorables sur les marchés. L'industrie minière obtient aussi de très bons résultats avec l'augmentation récente du prix du cuivre, du zinc et du molybdène. La valeur généralement faible du dollar canadien pendant une bonne partie de 1995 a aidé à augmenter le rendement de la province au niveau des exportations.

moitié de 1995, ce qui a produit des rendements financiers importants pour les sociétés pétrolières au cours des six premiers mois de l'année. C'est pourquoi on a continué d'effectuer des forages pétroliers au même rythme que l'an dernier. De plus, des améliorations de la productivité pour le pétrole lourd, alliées à des attentes de stabilité du prix du pétrole, ont entraîné des investissements importants dans les sables bitumineux de l'Alberta. La forte demande mondiale de produits pétrochimiques et d'engrais a aussi profité aux industries découlant de l'industrie du pétrole et du gaz.

Le prix du gaz naturel ne s'est pas encore remis de la baisse considérable qui s'est produite à la fin de 1994. On s'attend à ce que le prix du gaz naturel se raffermisse vers la fin de 1995, mais aussi à ce qu'il demeure faible par rapport aux valeurs historiques. On prévoit que l'offre excédentaire attribuable aux grands nombres de forages en 1993 et en 1994 ainsi qu'à la capacité accrue de stockage et de transport par pipelines persistera jusqu'en 1995 et en 1996.

L'industrie manufacturière de l'Alberta a été aiguillonnée par des augmentations de prix dans les produits de ressources à valeur ajoutée, y compris les produits pétrochimiques, la pâte et le papier journal. Toutefois, avec un ralentissement de la construction, le prix du bois d'oeuvre a diminué par rapport au sommet atteint en décembre 1994.

La production agricole de l'Alberta a été élevée en 1995, car les recettes agricoles ont dépassé celles des autres provinces au cours de la première moitié de l'année.

En Alberta, les restrictions financières dans le secteur public neutralisent les effets de la croissance dans l'industrie primaire et dans l'industrie secondaire. Le gouvernement provincial reste fidèle à son programme quadriennal de réductions des dépenses, annoncé en 1993. Bien que l'emploi continue de croître à un rythme modéré, la restructuration de l'administration provinciale et de l'industrie des soins de santé a entraîné des mises à pied qui ont retenu l'attention du public et entraîné une baisse de la confiance des consommateurs. Les mises en chantier ont diminué, ce qui a eu un effet négatif sur l'industrie de la construction, et l'on prévoit aussi que le secteur de la vente au détail continuera d'être faible.

Profil économique : Colombie-Britannique - Avec une population de plus de 3,5 millions d'habitants et un taux de croissance de près de 3 %, la Colombie-Britannique est actuellement la province où la croissance est la plus rapide. L'économie de cette province représente près de 13 % du PIB du Canada, avec 69 milliards de dollars par an.

Le secteur des ressources naturelles continue d'être à la base de l'enrichissement de la province, car il représente 20 % du PIB et 90 % des exportations. L'industrie forestière, qui englobe la production de bois d'oeuvre, de papier journal et de pâtes et papiers, continue d'occuper la première place, représentant plus de la moitié de la valeur de toutes les marchandises produites par la province et 60 % de l'ensemble des exportations. Les autres grandes industries de ressources sont les mines, l'agriculture, l'énergie et les pêches. En Colombie-Britannique, les services sont une source proportionnellement plus importante d'emplois que dans le reste du Canada, et le gros de la croissance de l'emploi dans cette province s'est produit dans les services.

de la province sont les suivantes : transformation des aliments et des boissons, fabrication de machines pour l'exploitation minière et de machines agricoles, équipement électrique et électronique.

De nouveaux emplois sont créés dans les secteurs de la fabrication, des télécommunications et de la construction d'habitations, mais l'emploi dans l'agriculture diminue. Globalement, la croissance de l'emploi devrait atteindre 1,4 %, c'est-à-dire un point de pourcentage de plus que l'an dernier. Le taux de chômage de 6,5 % de la Saskatchewan continue d'être le plus faible du pays, comparativement au taux national moyen de chômage de 9,6 %.

Profil économique : Alberta - La population de l'Alberta représente 9 % de la population du Canada; toutefois, avec son PIB réel de 72 milliards de dollars, la part de l'Alberta du PIB national est de 13 %.

L'industrie de l'énergie continue d'être la principale industrie primaire de l'Alberta, avec une contribution qui équivaut à environ un quart du PIB de la province. C'est la plus grosse industrie d'exportation et elle a réalisé la moitié des exportations de marchandises en 1994. De plus, l'industrie du pétrole et du gaz sera une industrie clé dans les années à venir : la province possède plus de 60 % des réserves du pays en pétrole brut classique, 85 % de son gaz naturel, 60 % de son charbon et toutes ses réserves de sables bitumineux.

En dépit de la taille du secteur de l'énergie, l'industrie manufacturière de l'Alberta montre des signes de croissance et de diversification. Cette industrie représente maintenant presque 10 % du PIB de l'Alberta, comparativement à environ 6 % il y a dix ans, et les exportations de produits manufacturés représentent un tiers de l'ensemble des marchandises exportées par la province. Plus des deux tiers de la production du secteur de la fabrication sont composés de produits des ressources à valeur ajoutée. Les produits manufacturés exportés par l'Alberta sont les aliments transformés, le bois et les produits du bois, l'équipement électrique et électronique, les produits pétroliers raffinés et les produits du charbon ainsi que les produits chimiques. L'industrie des produits forestiers est une de celles qui connaissent la plus forte croissance, des investissements de plus de 4 milliards de dollars ayant été effectués dans cette industrie depuis 1986.

L'Alberta réalise aussi plus de 20 % de la valeur de l'ensemble de la production agricole canadienne, cette production étant divisée à peu près également entre les cultures et l'élevage.

Perspectives de l'Alberta - En 1994, l'Alberta était la province qui connaissait la plus forte croissance, avec une augmentation de 5,7 % de son PIB. Cette réalisation faisait suite à un progrès semblable de 6,3 %, en 1993. La croissance réalisée au cours des deux années était surtout attribuable à un boom dans l'industrie du pétrole et du gaz. Toutefois, le Conference Board du Canada prévoit un déclin de la croissance économique, qui descendra à un taux plus modeste de 2,7 % en 1995 et de 2,9 % en 1996, à cause de la limitation des dépenses de consommation et de l'effet qu'auront les restrictions gouvernementales sur le secteur des services.

Le prix du pétrole a atteint une moyenne légèrement au-dessus de 17 $ U.S. pour du pétrole West Texas Intermediate en 1994 et il s'est élevé au-dessus de ce niveau pendant la première

croissance annuel de la population n'a été, en moyenne, que de 0,3 %. Au fil des ans, les habitants des régions rurales ont été progressivement attirés dans les deux grands centres urbains que sont Regina et Saskatoon.

Perspectives de la Saskatchewan - L'économie de la Saskatchewan devrait croître au taux modéré de 1,6 % cette année et de 1,9 % en 1996. Au cours de l'année 1994, la province a connu une croissance économique très forte avec une augmentation, sur une base étendue, de 4,5 % et des gains dans la production de pétrole et de gaz, les produits alimentaires transformés, les machines agricoles et la construction.

En 1995, la récolte a dépassé les attentes et l'année record de 1994. Le total des revenus des fermes a atteint un niveau record de 3,6 milliards de dollars à la fin d'octobre 1995, ce qui reflète la qualité élevée de la récolte et une augmentation de 20 % du prix des céréales et des oléagineux, de meilleure qualité.

Pour 1995, la production minérale a affiché de fortes augmentations par rapport à l'année dernière, le pétrole, la potasse et l'uranium ayant connu une augmentation de près de 10 %. Le pétrole brut est la richesse minérale la plus importante de la Saskatchewan. En 1994, il y a eu des activités importantes dans le domaine du forage, de la production et du prolongement des pipelines pour le pétrole et pour le gaz. La valeur de la production de pétrole brut a augmenté de 30 % en 1994, pour atteindre près de 2 milliards de dollars, grâce à des activités d'exploration considérables et l'utilisation de techniques améliorées de forage horizontal qui ont amené les volumes de production à des niveaux sans précédent. L'offre excédentaire du gaz naturel sur le marché nord-américain a fait baisser le prix du gaz et réduit les activités de forage cette année. C'est pourquoi l'activité des services miniers connaîtra une baisse de plus de 10 % en 1995, mais il devrait connaître une reprise modeste en 1996.

La potasse est devenue une industrie d'un milliard de dollars en Saskatchewan; elle répond à un tiers des besoins mondiaux. Une forte demande, particulièrement en Chine et aux États-Unis, a provoqué une augmentation de près de 40 % de la valeur de la production provinciale de potasse en 1994, et le prix continue de se maintenir à des niveaux presque sans précédent.

En 1995, les mises en chantier ont diminuées d'environ 24 %. Selon les prévisions, les mises en chantier devraient stagner en 1996. La construction de pipelines soutiendra le secteur de la construction mais pas suffisamment pour compenser la diminution dans les dépenses d'infrastructure et le plus petit nombre de mises en chantier en 1996.

On prévoit qu'il y aura davantage de ventes au détail en 1996 et, pour ces dernières, on devrait réaliser des gains de plus de 6 % comparativement à une croissance de 3 % pour l'ensemble du secteur des services de la Saskatchewan.

Le secteur manufacturier de la Saskatchewan a connu un des taux de croissance les plus élevés du pays au cours des dernières années. Les livraisons ont augmenté de 16 % pour la première moitié de 1995 comparativement à la même période l'année dernière. Le secteur connaîtra une croissance de plus de 5 % en 1995 et en 1996. Les trois plus grosses industries manufacturières

En 1992, on comptait 25 500 exploitations agricoles au Manitoba, ce qui représente une diminution de 21 % par rapport à 1976. On s'attend à ce que cette tendance au regroupement des exploitations agricoles en unités de production plus grosses se poursuive. L'importance du secteur de l'agriculture comme source d'emplois pour les Manitobains a diminué. Alors que ce secteur employait 17 % de la population active provinciale en 1961, il fournit actuellement moins de 8 % des emplois au Manitoba.

La valeur des livraisons du secteur de la fabrication au cours de la première moitié de 1995 a augmenté de 14 %, comparativement à 1994, pour atteindre 462 millions de dollars. Près d'un tiers de cette croissance est attribuable au secteur de la fabrication de machines ou, plus précisément, à une production plus élevée de machines agricoles. Le secteur de la fabrication continuera de croître à un rythme modeste pendant le reste de la décennie. Toutefois, on s'attend à ce que la restructuration se poursuive dans ce secteur parce que les pressions de la concurrence augmentent, tant au pays qu'à l'échelle internationale.

Les subventions dans le cadre du Programme des travaux d'infrastructure ont fait augmenter la construction non domiciliaire; ces subventions représentaient une initiative importante dans le domaine assez déprimé des grands travaux de génie civil. Les taux d'inoccupation élevés dans les locaux à bureaux et industriels montrent que l'économie continue de fonctionner avec une capacité excédentaire, ce qui réduit le besoin de nouveaux immeubles. Bien que les mises en chantier augmentent, elles ne représentent encore que les deux tiers de leur moyenne sur huit ans.

Profil économique : Saskatchewan - La Saskatchewan est la province canadienne qui dépend le plus des exportations, notamment dans le domaine des céréales et des oléagineux, de la potasse, du pétrole et du gaz et de l'uranium, qui sont tous des produits exportés importants. L'économie de 20 milliards de dollars de la province fluctue en fonction du volume de sa production agricole et de la demande de ses produits à base de ressources sur les marchés internationaux. Comme elle est un producteur relativement peu important de produits à base de ressources, malgré une efficience et une compétitivité remarquables, la Saskatchewan est plutôt «preneuse de prix» sur les marchés internationaux, ses ventes étant réalisées par un petit nombre d'organismes de commercialisation. Son secteur des services, comme dans les autres parties du pays, a été l'élément le plus dynamique de l'économie, comblant une bonne part des pertes d'emploi que connaissaient les industries de ressources forcées de rationaliser leurs opérations.

L'agriculture est le secteur dominant de l'économie, représentant 10 % de la production de la province, la part la plus élevée pour une province au Canada. Ce secteur emploie 15 % des travailleurs de la province, ce qui est beaucoup plus que la moyenne nationale de 2 %.

Le secteur de la fabrication est devenu un élément qui contribue de façon importante à la production provinciale. Les industries des télécommunications, du logiciel et de la biotechnologie agricole sont parmi les industries manufacturières les plus importantes de la Saskatchewan. On a assisté à un regain d'activité dans les entreprises qui fabriquent des machines agricoles, suite à un accroissement de la demande internationale dans le secteur agricole.

Un faible taux de croissance démographique, lié à une baisse progressive de la population agricole et à la migration de personnes dans d'autres parties du Canada, est une caractéristique structurelle de l'économie de la province. Au cours des trente dernières années, le taux de

Le secteur manufacturier du Manitoba est relativement diversifié comparativement à celui du reste de l'ouest du Canada. Les principales industries sont la transformation des produits alimentaires, le matériel de transport, les métaux de première fusion et ouvrés, les produits du bois, le papier et l'imprimerie. Près de la moitié des produits fabriqués au Manitoba sont exportés. Les exportations internationales vont surtout aux États-Unis; la Chine, le Japon, la Russie et l'Europe de l'Est sont d'autres marchés importants.

En réaction à la déréglementation, l'industrie manitobaine du camionnage, qui était formée d'un noyau d'environ 150 sociétés, n'en compte plus désormais que 25, de taille plus importante. Les chemins de fer ont également rationalisé leurs opérations régionales et certaines activités traditionnellement administrées à partir de Winnipeg ont depuis été confiées à des installations de l'Est et de l'Ouest.

L'agriculture manitobaine est relativement diversifiée mais demeure tributaire des marchés internationaux du blé, sur lesquels il peut y avoir une guerre des subventions. L'élevage a également connu des changements considérables en raison de l'évolution de l'industrie de la transformation des aliments. Les agriculteurs du Manitoba ont, jusqu'à présent, partiellement réussi à diversifier leur production.

L'industrie canadienne de la transformation des aliments, en particulier le conditionnement des viandes, est en cours de restructuration depuis plusieurs années, et de nombreuses sociétés manitobaines ont déménagé pour se rapprocher des grands centres urbains de l'Est et de l'Ouest.

Perspectives du Manitoba - En 1994, la croissance réelle s'est établie, en moyenne, à 2,7 %. Cette croissance était attribuable en grande partie aux gains dans le secteur de l'agriculture et dans celui de la fabrication. En 1995, l'économie du Manitoba a augmenté plus lentement, avec un taux de croissance prévu de 2,2 %. Pour 1996, on prévoit que l'économie continuera sa tendance au ralentissement, avec un taux de croissance de seulement 2 %. L'emploi a augmenté de 0,2 % en 1994, comparativement à la moyenne nationale de 1,9 %.

Les revenus des fermes du Manitoba pour la première moitié de 1995 s'établissaient à 1,3 milliard de dollars, une augmentation de 97 millions de dollars par rapport à la même période en 1994. Cet accroissement reflétait l'augmentation globale des recettes des récoltes pour le blé et le canola. Les recettes pour le bétail dans la première moitié de 1995, sont demeurées stables alors que celles provenant des paiements de soutien ont diminué brusquement (-63,5 %).

Les agriculteurs du Manitoba seront touchés par l'élimination de la subvention accordée dans le cadre de la Convention du Nid-de-Corbeau, et on s'attend à ce que le tarif pour le transport des céréales du Manitoba augmente de façon marquée. Cela entraînera vraisemblablement des changements dans le genre de culture pratiquée par les agriculteurs; ces derniers se consacreront probablement davantage aux cultures de plus haute qualité et à volume plus élevé. Il se peut aussi qu'il y ait une certaine diversification dans l'élevage. On utilisera davantage les routes provinciales et municipales à mesure que les agriculteurs auront recours à des moyens plus rentables pour transporter leurs céréales au marché.

Les perspectives pour l'Ouest : Après une bonne croissance de 4,8 % en 1994, on observera, au cours de 1995 et de 1996, des modèles de croissance plus stables dans l'Ouest. On s'attend à ce que la croissance économique descende à 2,7 % en 1995, puis à ce qu'elle augmente légèrement pour atteindre 3 % en 1996. Bien qu'il soit moins élevé qu'en 1994, on prévoit que le taux de croissance de l'Ouest dépassera encore le taux national cette année et l'année prochaine. Cependant, le rendement n'est pas égal dans toutes les provinces de l'Ouest.

Pour 1996, on s'attend à ce que le taux de croissance du Manitoba soit de moins de 2 % et il sera surtout attribuable à une augmentation dans la production manufacturière. Le taux de croissance de la Saskatchewan diminuera, lui aussi, pour s'établir au-dessous de 2 % parce qu'on prévoit une récolte plus proche de la moyenne et un affaiblissement des marchés d'exportations. En Alberta, une augmentation projetée des activités relatives aux sables bitumineux aidera à augmenter le taux de croissance, qui atteindra près de 3 %. En Colombie-Britannique, la croissance diminuera en raison des exportations plus faibles vers les États-Unis et du nombre moins élevé de nouveaux résidents qui déménagent dans la province, ce qui a ralentit les activités dans le secteur de l'habitation. Néanmoins, on prévoit que le taux de croissance de la Colombie-Britannique, à 3,6 %, sera le plus élevé du pays en 1996.

Grâce à la croissance soutenue de l'économie de l'Ouest, le taux de chômage dans l'ouest du Canada continue de diminuer. En 1996, on s'attend d'après les prévisions du Conference Board du Canada, à ce que le taux de chômage moyen dans l'ouest du Canada diminue pour s'établir bien en-dessous de 8 %.

Au cours des prochaines années, le secteur agricole s'ajustera à l'élimination des subventions au transport ferroviaire versées dans le cadre de la Convention du Nid-de-Corbeau. Les céréaliculteurs apprendront comment fonctionner sans subventions au transport. On prévoit que pour maximiser leur revenu les agriculteurs de l'Ouest passeront des cultures qui étaient subventionnées, comme le blé et l'orge, à des cultures plus spécialisées.

Voici un profil économique et des perspectives pour chacune des quatre provinces de l'Ouest.

Profil économique : Manitoba - L'économie du Manitoba, qui se chiffre à 23 milliards de dollars, est la plus diversifiée de l'Ouest. L'agriculture primaire représente moins de 6 % de la production réelle de cette province, comparativement à près de 12 % pour la fabrication. Comme dans le reste du Canada, le secteur des services occupe une place importante et qui ne cesse de croître. Les mines, les transports et les services publics jouent un rôle majeur dans l'économie de la province. Même si leur part du PIB provincial demeure modeste, les autres industries à base de ressources, telles que l'exploitation forestière et les pêches, continuent d'être une source d'emplois appréciable dans les collectivités du Nord. Globalement, les industries de ressources représentent environ 7,5 % de la production totale.

Winnipeg, qui regroupe plus de 60 % des Manitobains, est un centre de distribution et de transport aérien, ferroviaire et routier de première importance, et l'on y trouve un vaste secteur financier et de services qui exerce son activité dans les Prairies et dans des régions plus éloignées.

B. Autres renseignements

1. Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien

Les habitants de l'ouest du Canada doivent leur prospérité, en grande partie, à une économie qui est fondée sur les exportations de ressources naturelles. L'Ouest apporte une contribution d'un peu plus du tiers au rendement économique du Canada, ce qui correspond sensiblement à sa part de la population canadienne. La Colombie-Britannique et l'Alberta réalisent chacune environ 40 % de l'activité économique de l'Ouest, les 20 % qui restent étant divisés également entre la Saskatchewan et le Manitoba.

En dépit du fait que de nombreuses industries moins traditionnelles commencent à prendre de l'importance, les ressources naturelles demeurent encore les principaux moteurs économiques de la région. Six produits de base -- le pétrole brut, le bois d'oeuvre résineux, le gaz naturel, le blé, la pâte de bois et le charbon -- forment plus de la moitié des exportations internationales de l'Ouest; par comparaison, les six premiers produits de l'Ontario ont une valeur ajoutée beaucoup plus importante; ce sont les produits suivants : véhicules et pièces de véhicules, appareils mécaniques, appareils électriques, fer et acier, papier et produits du papier, plastiques et articles en matière plastique.

L'économie mondiale évolue rapidement et les ressources naturelles seules ne peuvent plus assurer un niveau de vie élevé aux habitants de l'ouest du Canada. Trois tendances fondamentales ont changé l'importance relative des ressources naturelles. Premièrement, des sources nouvelles et concurrentielles sont apparues pour presque toutes les ressources naturelles, tant pour l'offre initiale que pour le recyclage des ressources qui promet de devenir un facteur encore plus important dans l'avenir. Le secteur de l'agriculture offre un bon exemple de cette tendance. Aujourd'hui, sauf en cas de désastres naturels, presque tous les pays peuvent répondre à leurs besoins en produits alimentaires de base. Deuxièmement, la valeur finale d'un produit moyen dépend maintenant moins de la valeur des matières premières qui entrent dans sa composition et davantage de la valeur des traitements secondaires et tertiaires que ces matières ont subis. Et, troisièmement, la valeur croissante des services, des opérations en capital et d'autres échanges non liés aux produits a réduit l'importance globale des biens dans l'économie.

La clé de la poursuite de la prospérité de l'Ouest ne consiste pas à abandonner la base de ressources naturelles sur laquelle l'économie a cru, mais plutôt à construire sur cette base en effectuant une diversification dans de nouvelles industries groupées autour des industries de ressources naturelles. Beaucoup d'études ont montré que de nombreuses industries moins traditionnelles ont beaucoup de potentiel. Ces industries sont l'aérospatiale, les produits agricoles à valeur ajoutée, les industries environnementales, les technologies de l'information et l'industrie du tourisme. Ces nouvelles industries, avec leurs composantes importantes en valeur ajoutée, vont prendre de l'ampleur pour compléter les industries de ressources naturelles et pour aider l'Ouest à conserver un créneau prospère dans l'économie mondiale.

6. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses principal du Ministère ne comprend que les dépenses qui doivent être imputées sur les crédits votés et législatifs. Le tableau 10 présente les autres éléments de coût et les recettes dont il faut tenir compte pour établir le coût net du Programme.

Tableau 10 : Coût estimatif total du Programme pour 1996-1997

(en milliers de dollars)	**1996-1997**	1995-1996
Dépenses de fonctionnement	35 713	31 654
Dépenses en capital	677	603
Paiements de transfert	325 535	445 876
Budget des dépenses principal	361 928	478 133
Services reçus sans frais		
Locaux - Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 856	1 751
Administration de la rémunération - Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	30	31
Contribution de l'employeur aux avantages sociaux des employés pour les primes d'assurance et autres frais - Secrétariat du Conseil du Trésor	1 137	964
	3 023	2 746
Coût total du Programme	364 951	480 879
Moins : Recettes à valoir directement sur le Trésor *	82 200	67 331
Coût net estimatif du Programme	282 751	413 548

* Voir les détails à la page 32.

5. Recettes

Les contributions remboursables, qui sont recouvrées dans les années ultérieures, représentent environ 69 % de l'aide accordée par DEO pour l'ensemble des projets, exception faite des grandes initiatives (voir page 27). Les recettes continueront à être perçues à mesure que les contributions remboursables deviendront exigibles. Le tableau 9 présente une liste des recettes par catégorie pour DEO.

Jusqu'en 1995-1996, toutes les recettes étaient directement créditées au Trésor, et le ministère ne pouvait pas les utiliser. À partir de 1996-1997, DEO sera autorisé à retenir les remboursements des contributions remboursables et à les utiliser pour sa programmation. Un montant de 55 millions de dollars a été inclus dans le Budget de 1996-1997, montant calculé sur les prévisions de DEO des montants devant être remboursés en 1995-1996.

Tableau 9 : Recettes par catégorie

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Remboursement des contributions remboursables	**70 000**	53 000	48 888
Rajustement aux comptes à payer à la fin de l'exercice précédent	**0**	0	5 271
Rémunération de services en vertu de la *Loi sur les prêts aux petites entreprises*	**11 200**	15 000	20 670
Intérêt sur les prêts relatifs aux Ententes sur les zones spéciales et les routes	**100**	113	306
Divers	**900**	900	1 118
Taxe sur les produits et services	**0**	0	1
	82 200	69 013	76 254

4. Paiements de transfert

Les subventions et les contributions représentent 90 % du Budget des dépenses principal de 1996-1997. Le tableau 8 présente un aperçu de toutes les subventions et contributions.

Tableau 8 : Détails des subventions et contributions

(en dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Subventions			
Subventions accordées en vertu du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest	**5 000 000**	–	38 200 000
	5 000 000	–	38 200 000
Contributions			
Contributions prévues dans des programmes ou pour des projets qui favorisent ou mettent en valeur l'expansion et la diversification de l'économie de l'Ouest, y compris le lancement, le développement ou l'expansion d'entreprises, l'établissement de nouvelles entreprises, les activités de recherche et de développement, la mise en valeur de l'infrastructure commerciale, et les contributions sélectives dans le cadre d'autres programmes touchant le développement régional et économique dans l'Ouest	**159 973 000**	92 917 800	84 379 233
Contributions aux provinces de l'ouest du Canada aux termes des ententes Travaux d'infrastructure Canada	**126 565 000**	225 000 000	97 037 181
Contributions aux petites et moyennes entreprises de l'Ouest oeuvrant dans des industries stratégiques en établissant des fonds d'emprunt et d'investissement spécialisés, selon une formule commerciale, de concert avec des fournisseurs de prêt et de capital-risque des secteurs privé et public	**16 000 000**	8 000 000	–
Contributions en vertu de la Loi sur le développement industriel et régional et pour les engagements en vigueur en vertu de programmes antérieurs maintenant abolis	**1 000 000**	2 119 295	1 040 828
Contributions aux termes des ententes auxiliaires en vigueur liées aux ententes de développement économique et régional, et aux ententes cadres de développement	–	–	118 861
Contributions aux termes du Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest	–	–	3 150
(L) Obligations contractées en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises	**17 000 000**	10 000 000	3 464 274
	320 538 000	338 037 095	186 043 527
	325 538 000	338 037 095	224 243 527

3. Dépenses en capital

Le tableau 7 présente les dépenses en capital de 1994-1995 à 1996-1997. Ces dépenses représentent 0,2 % du Budget des dépenses principal de 1996-1997 du Ministère.

Tableau 7 : Répartition des dépenses en capital

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Construction et acquisition de machines et d'équipement	**677**	1 096	436

L'équipement acheté se compose principalement de matériel téléphonique et de communication de messages, de photocopieuses, de postes de travail et d'autres articles informatiques.

2. Besoins en personnel

Les dépenses en personnel représentent 6 % du total des dépenses du Ministère pour 1996-1997. Le tableau qui suit donne un aperçu des besoins en personnel de DEO.

Tableau 6 : Détails des besoins en personnel

	Équivalents plein temps			Échelle des traitements actuelle 1996-1997	Provision pour le traitement annuel moyen
	Budget des dépenses 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995		
Nominations par décret [1]	1	1	1	45 600 - 170 500	-
Gestion [2]	27	27	25	63 300 - 128 900	91 414
Scientifique et professionnelle					
Économie, sociologie et statistiques	3	3	2	20 600 - 87 241	70 304
Droit	1	-	1	29 870 - 128 900	-
Administration et service extérieur					
Services administratifs	29	29	26	17 994 - 75 002	42 849
Systèmes informatiques	14	6	6	24 060 - 78 759	45 042
Administration financière	17	17	17	15 981 - 71 883	58 056
Administration du personnel	4	5	6	16 882 - 69 291	46 568
Administration des programmes	29	26	3	17 994 - 75 002	47 086
Commerce	120	103	102	19 263 - 79 497	64 733
Services d'information	19	19	12	17 849 - 67 814	50 633
Stagiaires en gestion	3	3	2	29 562 - 50 388	44 406
Technique					
Soutien des sciences sociales	4	5	3	16 608 - 75 927	42 971
Soutien administratif					
Classification et traitements	48	48	45	16 999 - 41 724	28 814
Secrétariat	25	26	24	16 847 - 41 991	28 724
Étudiants d'été	16	15	13		
	360	333	288		

Note 1 : L'expression «équivalents plein temps» désigne la mesure de l'utilisation des ressources humaines fondée sur les niveaux moyens d'emploi. Les ETP ne sont pas assujettis au contrôle du Conseil du Trésor, mais il en est fait état dans la Partie III du Budget des dépenses au regard des besoins en dépenses de personnel indiqués dans le Budget des dépenses.

Note 2 : La colonne «échelle des traitements actuelle» indique les échelles de traitement par groupe professionnel en vigueur au 1er octobre 1995. La colonne «provision pour le traitement annuel moyen» indique les coûts salariaux de base estimatifs, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite.

[1] Cette rubrique inclut tous les sous-ministres et tous les postes dotés par le Gouverneur en Conseil à tous les niveaux.
[2] Cette rubrique inclut tous les postes des niveaux EX-1 à EX-5 inclusivement.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Tableau 5 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1996-1997	Prévu 1995-1996	Réel 1994-1995
Personnel			
Traitements et salaires	**19 598**	18 374	16,492
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**2 842**	2 552	2,223
Sous-total	**22 440**	20 926	18 715
Biens et services			
Transports et communications	**3 500**	2 698	1 820
Information	**600**	582	192
Services professionnels et spéciaux	**4 000**	4 299	2 818
Location	**400**	228	242
Achat de services de réparation et d'entretien	**100**	99	44
Services publics, fournitures et approvisionnements	**900**	828	351
Autres subventions et paiements	**0**	4	15
Biens et services de sources internes	**3 773**	3 660	3 011
Dépenses en capital secondaires*	**677**	1 096	436
Sous-total	**13 950**	13 494	8 929
Total fonctionnement	**36 390**	34 420	27 644
Paiements de transfert			
Subventions	**5 000**	0	38 200
Contributions	**320 538**	338 037	186 044
Total des paiements de transfert	**325 538**	338 037	224 244
Total des dépenses	**361 928**	372 457	251 888

* Le facteur «dépenses en capital secondaires» correspond au montant qui reste après que le montant des dépenses en capital a été décidé. D'après les principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, ces ressources sont censées être interchangeables avec les dépenses touchant le personnel et celles qui concernent les biens et services.

Niveau de remboursement : En vertu de la politique de contributions remboursables du gouvernement, la plupart des contributions consenties aux entreprises doivent être remboursées. Entre le 4 août 1987 et le 30 novembre 1995, des montants totalisant 171,2 millions de dollars ont ainsi été remboursés. Le Ministère s'attend à ce qu'on lui rembourse environ 53,0 millions de dollars pendant l'exercice de 1995-1996 et quelque 70,0 millions de dollars au cours de l'exercice 1996-1997 au titre de contributions remboursables (voir le tableau 9, page 32).

Au 30 novembre 1995, 510 projets avaient donné lieu à des remboursements complets, pour un total de 57,5 millions de dollars. Près de 50 % des contributions remboursables n'ont pas encore atteint l'étape du remboursement. La valeur des contributions remboursables au 30 novembre 1995 est illustrée au tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4 : Valeur des contributions remboursables au 30 novembre 1995

(en millions de dollars)	Aide totale	Pourcentage remboursable	Aide remboursable	Aide non rembour-sable
Programme de diversification de l'économie de l'Ouest et programmes financés antérieurement	925,7	70%	646,3	279,4
Initiatives stratégiques	51,5	45%	23,0	28,5
Fonds d'investissement	18,7	100%	18,7	0,0
TOTAL	**995,9**	**69%**	**688,0**	**307,9**

La politique du Ministère permet des exceptions à l'exigence du remboursement des contributions si l'investissement ne peut être récupéré. On peut citer par exemple les contributions à des associations à but non lucratif ou à des projets qui ne généreront pas de revenus (comme des activités d'étude de marché).

DEO travaille en collaboration avec les entreprises de l'Ouest, les ministères et les grandes sociétés nationales et multinationales afin d'atteindre les objectifs suivants :

- harmoniser les capacités des entreprises de l'Ouest avec les besoins opérationnels des gouvernements;
- renseigner les entrepreneurs principaux sur les entreprises de l'Ouest et apporter de l'aide pour mettre au point les modalités de travail entre ces entreprises;
- renseigner les entreprises de l'Ouest au sujet des appels d'offres du secteur public national et international;
- organiser à l'intention des entrepreneurs principaux des tournées auprès des fournisseurs de l'Ouest pour que les entreprises intéressées soient au courant des activités et qu'elles aient la possibilité de vendre leurs biens et services à ces entrepreneurs principaux;
- faire la promotion des capacités des entreprises de l'Ouest auprès des ministères et des acheteurs de l'État.

Les programmes à caractère communautaire permettent aux gens de se pencher sur le potentiel et sur les problèmes précis de leur collectivité; le rôle de DEO sera de rassembler les collectivités, les clients et les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux pour favoriser et faciliter l'accroissement du développement économique et de l'investissement.

Le sous-ministre adjoint du bureau de l'Alberta est responsable du développement et de la coordination de l'intégration des services du gouvernement aux entreprises pour tout le ministère, alors que les sous-ministres dans l'Ouest sont responsables de la prestation du programme pour chacune de leur province.

Normes de service : En 1994-95, le Ministère a institué des normes de service affichées publiquement afin de communiquer, tant à l'interne qu'à l'externe, le niveau de rendement que le Ministère desire atteindre. Les normes sont examinées et affichées chaque mois. À mesure que de nouvelles initiatives sont prises, des normes seront établies. Par exemple, des normes ont été instituées pour le Programme d'emploi en commerce international introduit plus tôt cette année. Des normes de service seront développées pour les nouvelles gammes de services de DEO dans le courant de l'année.

Défense des intérêts de l'Ouest canadien sur le plan des décisions de portée nationale : Le mandat de DEO comprend spécifiquement un rôle de défenseur; cela lui donne les moyens de représenter l'Ouest de façon crédible et de se consacrer aux problèmes, exigences et perspectives de cette région. Ce rôle de défenseur vise à assurer à l'industrie de l'Ouest un accès égal aux programmes, services, aides et possibilités qu'offre le gouvernement fédéral et de l'aider à en bénéficier pleinement. Le but est de faire en sorte que les problèmes et perspectives de l'Ouest soient pris en considération dans les décisions nationales. Le rôle de défenseur comporte les éléments suivants :

- être le porte-parole de l'Ouest au Conseil des ministre, en étant pour cela entièrement soutenu et documenté par un ministère doté de ressources à cette fin et qui se consacre à la représentation des intérêts de l'ouest du Canada au sein du système fédéral;

- au niveau des fonctionnaires, le mandat pour l'Ouest de collaborer avec les autres ministères selon les principes d'un accès juste et d'une exécution juste;

- une coordination à l'échelle de la région avec les provinces et l'industrie pour répondre aux politiques et programmes fédéraux.

DEO défend également les intérêts de l'ouest du Canada en prenant toutes les mesures à sa disposition pour assurer un accès équitable aux marchés publics, pour favoriser la croissance et l'expansion des fournisseurs de l'Ouest et pour équilibrer les perspectives régionales. À cette fin, il intervient très tôt, de façon active et officielle, dans l'élaboration des stratégies d'achat. Il participe à l'établissement des stratégies d'achat pour les grands projets de l'État (de plus de 100 millions de dollars, en général) et pour les achats de 2 millions à 100 millions de dollars. DEO intervient également auprès des acheteurs gouvernementaux dans le cas de marchés moins importants pour lesquels une société de l'Ouest conteste l'équité du processus d'appel d'offres.

- vendront leurs produits et services avec plus de succès sur certains marchés;

- pourront s'inscrire de façon simple et moins coûteuse au registre des entreprises;

- pourront se renseigner facilement sur la plupart des règlements du gouvernement fédéral qui touchent leur champ d'activité;

Le sous-ministre adjoint du bureau de la Colombie-Britannique est responsable du développement et de la coordination des produits de services aux entreprises pour tout le ministère, alors que les sous-ministres adjoints dans l'Ouest sont responsables de la prestation du programme pour chacune de leur province.

Intégration des services du gouvernement aux entreprises : Par l'entremise de DEO, le gouvernement fédéral améliore actuellement ses services aux entreprises de l'Ouest grâce à la prestation intégrée de ces services au niveau communautaire. Cette intégration fait appel à des initiatives qui regroupent divers partenaires pour dynamiser, consolider, rationaliser et améliorer les programmes et les services offerts aux petites et moyennes entreprises de l'Ouest. La prestation intégrée des services suppose beaucoup plus que la proximité physique ou des points de services communs. Pour que les services soient véritablement intégrés, il faut une prestation transparente appuyée par des aménagements administratifs transparents, y compris la gestion des ressources financières et humaines. L'approche de DEO est axée sur la collectivité.

DEO a mis en place un réseau de mécanismes communautaires pour la prestation de ses programmes et de ses services qui regroupe les quatre provinces de l'Ouest. Le Réseau intégré de prestation de services, qui compte plus de 90 points de services et les bureaux régionaux de DEO, les SADC, les CSFE et les CSEC, permet au Ministère de coordonner la prestation de ses services au moyen d'alliances nouvelles pour réaliser des économies d'échelle et l'efficacité grâce à une prestation intégrée et dynamique des services. Le réseau offrira également au gouvernement fédéral un point de transit avec les régions urbaines, rurales et éloignées de l'ouest du Canada.

Les SADC faisant partie de ce réseau offrent des points de prestation de services dans les régions rurales et éloignées de l'ouest du Canada. Elles sont financées par le programme Développement des collectivités. Le programme Développement des collectivités est un programme de développement économique communautaire qui, au niveau local, aide les communautés à déterminer leurs besoins et à prendre des décisions et des mesures à cet égard. DEO finance les activités des SADC, qui sont des organismes indépendants sans but lucratif administrés par un conseil composé de bénévoles locaux. Les SADC encouragent et facilitent la planification stratégique locale et fournissent des services de consultation ainsi que des prêts aux PME des régions non métropolitaines.

L'intégration des services vise d'abord à renforcer le réseau intégré en favorisant les rapports ou les interfaces entre les quatre types de point de services. En plus, les membres du réseau vont continuer d'établir des partenariats avec d'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux pour augmenter la gamme des produits et des services offerts aux petites entreprises. Enfin, DEO va examiner la possibilité de signer des ententes de services avec les agents de tierces parties pour pouvoir fournir une gamme complète de services de qualité répondant aux nombreux besoins de ses clients.

Cet ensemble de services offerts aux clients sera élaboré par DEO, d'autres ministères et(ou) des experts du secteur privé et il sera fourni au moyen du réseau intégré de prestation de services de DEO.

DEO a le mandat de fournir aux PME les programmes et services fédéraux qui visent à faire augmenter le nombre de celles qui sont **prêtes à exporter**.

DEO va élaborer et fournir directement ou par l'entremise de partenaires divers services destinés aux entreprises prêtes à exporter; par exemple, il va renseigner ces dernières sur la façon de procéder pour exporter, déterminer leurs besoins pour les diriger rapidement vers le service gouvernemental approprié, les conseiller sur la planification commerciale et sur les connaissances à acquérir en matière d'exportation et de gestion et leur fournir des documents d'information sur le commerce. Il réalisera ces activités en collaborant étroitement avec Industrie Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Grâce au Programme d'emploi en commerce international, DEO va aider les PME à trouver et garder du personnel compétent en commercialisation et en commerce. Les services que DEO fournira aux entreprises prêtes à exporter seront intégrés au réseau national de prestation de services axés sur l'expansion du commerce international.

Le service de **développement des fournisseurs** de DEO aux entreprises aura pour objectif de faciliter l'accès des PME aux marchés publics et d'accroître leur capacité de commercialiser leurs produits avec succès.

DEO va compiler de l'information sur les marchés du gouvernement fédéral, des municipalités, des universités, des services sociaux et des hôpitaux auxquels certaines industries pourraient fournir des produits et des services. DEO va s'associer aux Sociétés d'aide au développement des collectivités pour apparier les fournisseurs, que sont les PME, aux marchés publics locaux. En outre, le Ministère va s'associer à d'autres organismes gouvernementaux pour concevoir et commercialiser des services liés aux marchés publics et les fournir aux PME.

Le service d'**info-guide sur la réglementation** aux entreprises vise à offrir aux PME de l'ouest du Canada un accès plus facile et plus économique à des renseignements sur la réglementation.

En collaboration avec ses partenaires (le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux) et pour réduire, pour les PME, la durée et le coût du traitement des demandes, DEO va élaborer un système intégré fédéral-provincial d'enregistrement des entreprises dans chaque province de l'Ouest. Avec ses partenaires, DEO va mettre en place un système convivial et des produits connexes pour simplifier l'accès à l'information sur la réglementation fédérale. En outre, le Ministère effectuera un relevé des exigences administratives dans certains secteurs précis et demandera que ces exigences soient rationalisées et améliorées.

En raison des services de DEO aux entreprises, on s'attend à ce que le contexte commercial s'améliore pour les PME de l'Ouest. En conséquence, les PME de l'Ouest :

- exporteront en plus grand nombre, leur chiffre d'affaires augmentera en raison des exportations et une partie plus importante de leurs effectifs sera associée à des transactions commerciales internationales;

Les CSEC jouent, dans la stratégie de DEO, un rôle clé qui consiste à donner accès, au moyen d'un guichet unique, à l'information sur les entreprises et aux services aux entreprises. Le concept du guichet unique vise à réduire la paperasserie et la complexité qui empêchent souvent d'avoir accès à l'information et aux services offerts par plusieurs paliers de gouvernement. Les centres sont censés éliminer les doubles emplois et les chevauchements entre les divers paliers de gouvernement.

Chaque centre est doté d'experts de l'information sur les entreprises qui, chaque année, traitent des milliers de demandes de renseignements. Ces dernières portent sur de nombreux sujets, dont les bases de données sur les entreprises, l'information sur la réglementation, les marchés internationaux, le transfert technologique et d'autres services gouvernementaux.

Les CSEC vont continuer de se développer grâce au réseau et à divers partenariats avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales. Les centres permettent de regrouper et de consolider en un seul endroit l'ensemble de l'information gouvernementale sur les entreprises, et les petits entrepreneurs peuvent s'y rendre, quelle que soit l'information dont ils ont besoin. DEO est devenu responsable de l'administration, du fonctionnement et du développement des CSEC dans l'ouest du Canada, à la suite du Budget de février 1995.

Durant l'exercice 1996-1997, les petites entreprises et les petits entrepreneurs seront raccordés au «réseau» et nous allons étendre ce dernier à des tiers au moyen de nouveaux partenariats. Au début de 1996, DEO aura sur l'Internet une page d'accueil qui sera reliée de façon transparente aux bases de données d'information de nos partenaires de même qu'au Réseau canadien de technologie (RCT). Également en 1996-1997, nous travaillerons à fournir un accès électronique convivial à certains des produits des CSEC qui sont le plus en demande.

Le sous-ministre adjoint de la Saskatchewan est responsable de l'élaboration et de la coordination de la gamme des services d'information, alors que les sous-ministres adjoints dans l'Ouest sont responsables de la prestation du programme dans chacune de leur province.

Services aux entreprises : Pour stimuler la création et la croissance des PME dans l'ouest du Canada, DEO va élaborer et offrir trois services accrus aux entreprises en 1996-1997 :

- en collaboration avec d'autres ministères fédéraux et avec l'industrie, il va venir en aide aux PME qui sont prêtes à exporter;

- il va aider les PME à profiter des programmes d'achat du gouvernement;

- il va oeuvrer avec l'industrie, les provinces de l'Ouest, et d'autres ministères du gouvernement fédéral à l'harmonisation de la réglementation des PME et à en faciliter l'accès.

Les services que DEO offrira aux entreprises s'ajouteront à la gamme des services que le gouvernement offre aux PME et il complétera les services déjà offerts. Les services de DEO aux entreprises seront adaptés aux divers besoins des PME. Ils aideront ces dernières à relever les défis que leur posent leur croissance, la pénétration de nouveaux marchés, l'accroissement de la productivité et de l'efficacité et l'amélioration du potentiel de leur gestion et des aptitudes de leurs effectifs, éléments sans lesquels elles ne pourraient pas être compétitives sur la scène mondiale.

financières à accepter un niveau de risque plus élevé sur leurs prêts, afin de procurer du capital pour les PME dans le secteur de la haute technologie et des industries fondées sur le savoir de l'Ouest. DEO fait appel à ses ressources pour que les institutions financières apportent des fonds supplémentaires représentant de 5 à 10 fois ce qu'il apporte lui-même. En retour des services d'évaluation technique rendus par des spécialistes, de l'aide accordée aux entreprises dans l'élaboration de leurs projets, d'un suivi des projets et de services de soutien administratif continus et d'une contribution de DEO à leurs réserves pour pertes sur prêts, les institutions financières acceptent d'affecter une somme précise aux prêts consentis dans le cadre des fonds. Les institutions financières sont invitées à prêter aux entreprises qui n'ont pas les liquidités habituellement requises pour faire une évaluation du risque et elles permettent aux petites entreprises de l'ouest du Canada d'avoir accès à des capitaux d'emprunt à long terme à des taux d'intérêt correspondant au risque couru.

Quatre fonds d'investissement, axés sur la biotechnologie et la biotechnologie agricole, la production agricole à valeur ajoutée, les industries fondées sur le savoir, et les entreprises du secteur de la santé, sont en activité et un certain nombre d'autres fonds sont au stade du développement. Le sous-ministre adjoint du bureau du Manitoba est chargé de développer et de coordonner toute la gamme des services financiers du Ministère, alors que les sous-ministres adjoints dans l'Ouest sont responsables de la prestation du programme dans chacune de leur province.

Services d'information : Ces services, que DEO offre à ses clients, seront d'abord fournis par quelque 90 centres de services situés dans les villes et les régions rurales de l'ouest du Canada.

Au début, nous nous efforcerons de fournir aux petites entreprises de l'Ouest des services d'information d'accès facile dont elles ont dit avoir besoin dans l'immédiat, y compris :

- des renseignements sur les lois et règlements du gouvernement fédéral;
- des renseignements sur la façon de fonder ou de gérer une entreprise, dont certains aspects comme la planification, le financement et la commercialisation;
- des renseignements sur les programmes et services du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux;
- des renseignements sur les marchés locaux, provinciaux, nationaux et internationaux;
- les noms de fournisseurs, de distributeurs, d'acheteurs et de foires et de manifestations commerciales.

Un réseau intégré de prestation de services regroupera Diversification de l'économie de l'Ouest, les Sociétés d'aide au développement communautaire, les Centres de services pour les femmes entrepreneurs et les Centres de services aux entreprises Canada (qui serviront de grande plaque-tournante des bases de données d'information). Nos clients auront accès à l'information en personne, par la poste, par télécopieur et sur le service faxback, de même que sur l'Internet. Le service faxback est accessible par l'entremise des Centres de service aux entreprises Canada exploités par DEO à Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, et Vancouver.

E. Rendement du Programme et justification des ressources

Depuis l'entrée en vigueur, en 1988, de la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien*, DEO a pour mandat de promouvoir la diversification de l'économie de l'ouest du Canada de manière à permettre aux gens de cette région d'exercer une plus grande influence sur la politique nationale et sur la prise de décisions, d'améliorer les services à la clientèle dans l'Ouest et de favoriser la coordination fédérale-provinciale.

Jusqu'en 1995, le Ministère s'efforçait avant tout d'accorder des prêts sans intérêt et remboursables aux entreprises de l'Ouest à la recherche de capitaux de risque pour des activités et des projets habituellement non financés par les grandes institutions financières. Depuis 1987, environ 1,2 milliard de dollars ont été prêtés à plus de 4 000 entreprises.

Pour chaque dollar injecté par DEO, le Ministère a obtenu une participation supplémentaire du secteur privé, d'autres ministères fédéraux et d'autres paliers de gouvernement. Cet investissement supplémentaire est le résultat d'un effet de levier indéniable, puisque, sans la participation de DEO, il n'aurait pas existé. Pour chaque dollar que DEO investit dans des projets, 2,80 $ sont investis par d'autres sources. Si l'on tient compte du remboursement à DEO, pour chaque dollar de DEO, 12,70 $ sont investis par d'autres sources.

Le rôle de DEO a évolué depuis 1993, année où le Ministère a commencé à axer son programme de prêts remboursables aux petites et moyennes entreprises ayant ordinairement moins de 50 employés. Sur les 320 projets approuvés par DEO de novembre 1993 à novembre 1995, 290 (91 %) s'appliquaient à des entreprises de 50 employés ou moins. Ces projets représentent environ 150,1 millions de dollars ou 78 % de la totalité des fonds approuvés durant cette période. L'incidence du mandat de diversification de DEO apparaît dans la nature des projets financés par le Ministère, dont la grande majorité se situe dans les secteurs de la fabrication et des services, puis dans le secteur de la transformation à valeur ajoutée.

En tant qu'organisme de service, DEO s'applique à fournir le meilleur service possible à ses clients et adapte sans cesse ses produits et services à leurs besoins changeants. Les normes de service et les mécanismes de mesure et de recours, qui seront mis en place, évalueront clairement le succès du «réseau» de DEO dans la prestation des services.

Le Budget de février 1995 a reconduit le mandat de DEO et confirmé qu'il a pour rôle de fournir aux petites entreprises un point d'accès unique aux programmes du gouvernement fédéral. Au lieu de fournir une aide financière directe à certaines entreprises, DEO cherchera à conclure de nouveaux partenariats avec les secteurs public et privé pour répondre aux besoins des petites et moyennes entreprises en matière d'information, de services aux entreprises et de financement. DEO va se concentrer sur les quatre grands champs d'activité suivants pour diversifier l'économie de l'Ouest et aider les entreprises de l'Ouest à prospérer et à croître au sein de l'économie mondiale :

Services financiers : DEO travaille actuellement de concert avec des fournisseurs de prêt et de capital-risque du secteur privé et public et avec d'autres organismes à l'établissement de fonds de capital et d'emprunt stratégiques axés sur des secteurs précis de l'économie de l'ouest du Canada. DEO a impliqué les institutions financières dans le financement de projets d'affaires viables que les prêts traditionnels avaient délaissés. En fait, DEO a poussé les institutions

Ententes d'association : Vingt-trois des 24 ententes d'association conclues avec l'ouest du Canada sont arrivées à échéance; la seule entente qui existe encore, soit l'Entente d'association Canada-Saskatchewan sur l'expansion économique fondée sur la gestion des ressources hydrauliques, viendra à échéance le 31 août 1996. Ces ententes portent sur des programmes à frais partagés ou exécutés en collaboration entre le gouvernement fédéral et chacune des quatre provinces de l'Ouest. L'administration est confiée aux ministères fédéraux responsables, tandis que DEO gère l'entente d'association proprement dite.

programme national de 6 milliards de dollars qui représente une grande priorité du gouvernement fédéral. Le ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest est responsable de son exécution dans l'Ouest. Le but du Programme est de créer des emplois à court et à long terme tout en améliorant la productivité économique, en rehaussant la qualité de l'environnement et en accélérant la reprise économique. Le Programme vise à renouveler et à améliorer l'infrastructure matérielle dans les agglomérations de l'Ouest. Les coûts en sont partagés de façon égale entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités. À la fin de novembre, sur l'affectation totale de 523,8 millions de dollars destinés à des projets d'infrastructure dans les quatre provinces de l'Ouest, le Ministère avait engagé 506,9 millions de dollars, soit 97,0 % de l'ensemble des fonds d'infrastructure. Le financement est ventilé comme suit : eau et égouts (47 %), routes et ponts (25 %), immeubles municipaux et autres immeubles (8 %), services culturels et récréatifs communautaires (13 %), bâtiments et équipement éducatifs (2 %) et autres travaux de génie et autre équipement (5 %).

Aide à la petite entreprise : Le Ministère a mis un terme, en avril 1995, à son programme d'aide financière qu'il accordait directement aux petites et moyennes entreprises. DEO continue de financer des projets systémiques inter-entreprises et inter-sectoriels. Aux termes de sa nouvelle orientation décrite dans la section «Nouvelles initiatives», le Ministère vient en aide aux petites entreprises en leur donnant accès à des capitaux, à des services d'information et à d'autres services offerts aux entreprises, comme la connaissance des règlements et le développement des fournisseurs.

Projets systémiques : DEO continue de financer des projets systémiques inter-entreprises et inter-sectoriels qui offrent des avantages à l'ensemble de l'industrie. Durant la période allant du 1er novembre 1994 au 30 novembre 1995, 15 projets on été approuvés, pour une aide totale de 2,8 millions de dollars. Par exemple, DEO a financé les projets du *Pine Shake and Shingle Bureau* (International) et du *Canadian Masonry Research Institute*. Le *Pine Shake and Shingle Bureau* est un organisme sans but lucratif qui a été établi par les fabricants de bardeaux en pin de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Son rôle est d'écouler les produits sur le marché de l'ouest des États-Unis. Le *Canadian Masonry Research Institute* est une association dont les membres viennent des trois provinces des Prairies. Le projet, dont les coûts sont partagés avec l'industrie, consistera à faire une série de tests sur deux types de blocs de maçonnerie en sciure de bois pour en faire une catégorie de matériau de construction. Le projet pourrait aboutir à un bloc moins coûteux et plus facile à utiliser, faisant appel aux déchets de sciure de bois de l'industrie du bois d'oeuvre.

Compétitivité internationale : DEO, après avoir décidé de cesser d'offrir une aide financière directe aux entreprises commerciales, a mis un terme à son Programme d'aide au contrôle de la qualité en février 1995. Il reconnaît toutefois que les entreprises doivent avoir accès à des normes de qualité reconnues pour pouvoir rivaliser sur les marchés internationaux. Les entreprises peuvent maintenant obtenir des capitaux d'aide au contrôle de la qualité en faisant appel à bon nombre des fonds d'emprunt.

DEO appuie et soutient l'Alliance touristique de l'Ouest et du nord du Canada. L'Alliance, que dirige l'industrie, est un partenariat comprenant les gouvernements des provinces de l'Ouest et des territoires, l'industrie touristique de l'ouest et du nord du Canada, la Commission canadienne du tourisme et le gouvernement fédéral. L'Alliance a débuté ses activités et elle a pris des initiatives englobant les quatre provinces de l'Ouest et visant à faire augmenter le tourisme dans la région.

De concert avec les milieux financiers et grâce au projet d'un fonds d'emprunt réservé à l'industrie touristique, DEO se penche sur la question de l'accès au capital pour les petits et moyens exploitants et fournisseurs de services touristiques.

Avec la collaboration d'autres ministères fédéraux, de la Commission canadienne du tourisme et de l'Alliance, le Ministère a pris plusieurs initiatives de promotion du tourisme, en particulier dans les domaines du tourisme autochtone et du tourisme patrimonial, de l'écotourisme et du tourisme de plein air et des applications de la technologie au secteur du tourisme.

- **Les Centres de services pour les femmes entrepreneurs :** Des centres de services pour les femmes entrepreneurs ont été établis pour que ces femmes aient un meilleur accès aux services de financement, de formation, d'information, d'encadrement, d'orientation, de consultation et de constitution de réseaux. Cette initiative stratégique communautaire vise à élargir la gamme des services et à multiplier les sources de capitaux offerts aux femmes entrepreneurs de l'Ouest. L'aide accordée aux femmes désireuses de lancer de nouvelles entreprises ou de prendre de l'expansion devrait contribuer de façon appréciable à stimuler l'économie, à créer des emplois dans l'ouest du Canada et à promouvoir la croissance économique. Des Centres de services pour les femmes entrepreneurs existent maintenant à Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, et Kelowna. Ces centres travaillent en étroite collaboration avec les Centres de service aux entreprises du Canada, déjà en place, pour assurer une gamme complète de services.

- **Entente de coopération de l'Ouest :** Le protocole d'entente sur la coopération économique de l'Ouest est un accord à avantage concurrentiel qui établit un cadre et une série de principes favorisant la coopération entre le gouvernement fédéral, les quatre provinces de l'Ouest et les deux territoires. Aux termes du protocole d'entente, les gouvernements s'engagent à unir leurs efforts pour déterminer les priorités en matière de développement économique et mettre en oeuvre des initiatives économiques conjointes. Le protocole d'entente repose sur la coordination des activités existantes et ne nécessitera pas de ressources additionnelles. L'accord est actuellement envoyé aux intéressés pour qu'ils le signent.

  Deux accords ont déjà été signés dans le cadre du protocole d'entente sur la coopération économique de l'Ouest; il s'agit du protocole d'entente sur le Programme d'emploi en commerce international et le protocole d'entente créant l'Alliance pour le tourisme dans l'ouest et le nord du Canada - un partenariat comprenant le gouvernement fédéral, les gouvernements des provinces et des territoires et le secteur privé.

Infrastructure : DEO, de concert avec les gouvernements des provinces de l'Ouest, a le rôle de premier plan dans la prestation du Programme des travaux d'infrastructure du gouvernement dans l'ouest du pays. Le président du Conseil du Trésor est le ministre chargé de l'Infrastructure,

ABC administre une contribution de 3,3 millions de dollars de DEO, qui aide les entreprises canadiennes à améliorer leurs techniques d'emballage et à se conformer à la réglementation en vigueur aux États-Unis. ABC existe depuis avril 1995. Le 30 novembre 1995, ABC avait accepté les demandes d'aide de cinq entreprises désireuses de participer au programme des techniques d'emballage.

- **Les industries environnementales :** DEO a joué un rôle de premier plan, avec l'aide de l'industrie, des gouvernements et d'autres intervenants, dans l'élaboration d'une façon de concevoir les industries environnementales de l'Ouest regroupant les quatre provinces de l'Ouest. Le *Western Environmental Industry Network (WEIN)* a été créé pour coordonner, intégrer et représenter les activités de l'industrie et des gouvernements, de même que pour définir et entreprendre des activités importantes pour l'industrie environnementale canadienne de l'Ouest.

  Conformément à la «Stratégie pour l'industrie canadienne de l'environnement», DEO poursuit ses efforts, de concert avec Industrie Canada et Environnement Canada, pour que les gouvernements aient tous la même conception de l'industrie environnementale de l'Ouest.

- **Les sciences et la technologie :** Avec la collaboration d'un groupe de travail fédéral-provincial sur les sciences et la technologie, DEO travaille sur des initiatives regroupant les quatre provinces de l'Ouest. En plus de DEO, le groupe de travail comprend Industrie Canada, les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, et de la Colombie-Britannique, et le Conseil national de recherches. Il s'agit avant tout d'utiliser les sciences et la technologie comme outil de développement économique en mettant l'accent sur l'infrastructure stratégique, la commercialisation de la recherche-développement et la création d'une culture des sciences et de la technologie dans l'Ouest canadien.

  Un protocole d'entente sur la coopération en sciences et en technologie a été signé par les parties. Dans le cadre du protocole d'entente, le groupe de travail a pris un certain nombre d'initiatives, dont une étude typologique des technologies à avantage concurrentiel, une étude de faisabilité pour le réseau technologique des universités de l'Ouest canadien et une étude des pratiques optimales en transfert de la technologie.

  DEO négocie actuellement avec des banques à charte la création de fonds d'emprunt axés sur des industries naissantes telles que le secteur de la technologie de l'information, des télécommunications, de la technologie environnementale, etc. Les fonds permettront d'appuyer la recherche-développement, la mise au point de produits, l'expansion des marchés et de nouvelles capacités de production et de service. L'accès au capital est déterminant pour ce secteur, et ces fonds régleront une partie du problème.

- **Le tourisme :** Diversification de l'économie de l'Ouest a entrepris un certain nombre d'initiatives dans le cadre de la stratégie de 1994 pour le tourisme dans l'Ouest.

Initiatives stratégiques : DEO travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux, l'industrie et d'autres intervenants de l'Ouest à déterminer les secteurs d'importance stratégique et à élaborer des plans d'action afin de tirer parti du potentiel offert dans ces domaines. La coopération dans le cadre de ces initiatives stratégiques aboutira à l'utilisation plus efficace des ressources gouvernementales, réduira les doubles emplois et les chevauchements et maximisera l'investissement des secteurs public et privé de l'Ouest. Les travaux réalisés jusqu'à présent par DEO dans le cadre des Initiatives stratégiques se sont traduits par des projets menés en collaboration dans les secteurs clés de l'économie de l'Ouest :

- **La biotechnologie :** DEO a fait des recherches (les études de cas sur la réglementation du secteur de la biotechnologie) pour examiner les préoccupations de l'industrie selon lesquelles le processus de réglementation du Canada nuirait à la compétitivité des entreprises de biotechnologie de l'Ouest. Les études de cas, qui portaient sur certains produits d'entreprises de biotechnologie américaines et canadiennes, visaient à déterminer les facteurs qui facilitent le processus de réglementation ou qui y nuisent.

  Les études de cas sont maintenant terminées et leurs résultats sont actuellement examinés par les ministères fédéraux chargés de la réglementation, les gouvernements provinciaux intéressés et le comité consultatif de l'industrie. DEO va déterminer les étapes suivantes, après avoir consulté ces parties.

- **L'aérospatiale :** DEO a créé Formation aérospatiale Canada International (FACI), qui est une nouvelle alliance mettant à profit le savoir-faire du Canada dans les domaines de l'aérospatiale, de l'avionique et de la formation assistée par ordinateur. FACI jouera le rôle de courtier et de distributeur des services de formation au Canada, depuis les cours de pilotage de base et avancés jusqu'à la formation des agents du contrôle de la circulation aérienne, à la formation des techniciens en aérospatiale, aux enquêtes sur les accidents, à la médecine aérospatiale, et plus encore. En outre, FACI veut faire progresser la technologie de pointe en mettant au point, en vue d'applications aérospatiales, des produits favorisant un télé-apprentissage de grande qualité et une formation assistée par ordinateur.

- Le **Programme d'emploi en commerce international (PECI)**, est une initiative des provinces de l'Ouest visant à accroître la compétitivité des entreprises de l'Ouest canadien sur les marchés d'exportation. DEO verse à des entreprises et des organismes admissibles des fonds devant leur permettre d'engager les titulaires de diplôme d'études postsecondaires récents sans emploi ou sous-employés pour une période pouvant atteindre trois ans. Les diplômés aideront à réaliser des projets qui s'inscriront dans l'ensemble des efforts déployés par les organismes en question au chapitre du développement du commerce international. Les sociétés qui ont moins de 250 employés, les associations industrielles, les consortiums et les réseaux d'entreprises sont admissibles. Un processus d'évaluation formel a été développé et est maintenant utilisé pour le PECI. Le Programme existe depuis le 23 mars 1995 et, au cours de la période de huit mois prenant fin le 30 novembre 1995, 64 projets ont été approuvés auxquels une somme de 3,8 millions de dollars a été consacrée.

- **L'agro-alimentaire :** DEO a créé Aliments et Boissons (ABC), une association des industries alimentaires des quatre provinces de l'Ouest canadien mise sur pied pour élaborer et mettre en oeuvre des programmes pour augmenter la pénétration des produits agro-alimentaires de l'Ouest sur les marchés des États-Unis.

Toutefois, pendant que ces industries naissantes prennent racine, il faudra s'efforcer de faire de leur croissance les points d'appui de la prospérité à venir de l'Ouest. Cela est d'autant plus important que les nouvelles industries apparaissent habituellement sous la forme de petites entreprises. Le programme de DEO vise à aider ces industries naissantes à atteindre leur plein potentiel économique.

2. Nouvelles initiatives

Face à ces facteurs externes et en plus des initiatives courantes, le Ministère entend poursuivre les initiatives suivantes en 1996-1997.

Nouvelle orientation : DEO répondra aux besoins des petites et moyennes entreprises en concentrant ses services sur quatre champs d'activité :

- **Services financiers :** DEO va aider ses clients à tirer parti des fonds d'emprunt qu'il a mis sur pied en les aidant à développer des plans d'affaires et autres documents requis pour que les institutions financières puissent prendre les décisions d'affaires sur les fonds d'emprunt. DEO va aussi renseigner ses clients sur d'autres sources de capitaux.

- **Services d'information :** DEO va mettre sur pied une source d'information à guichet unique pour les PME de l'Ouest et veillera à ce que cette information soit facilement accessible aux PME dans les communautés urbaines, rurales et éloignées et qu'elle aille dans le sens des besoins des clients.

- **Services aux entreprises :** DEO va améliorer les programmes de développement des fournisseurs dans l'Ouest; va collaborer avec les provinces de l'Ouest, d'autres ministères du gouvernement fédéral et l'industrie afin d'harmoniser les règlements qui touchent les petites entreprises; et va offrir des programmes d'aide au commerce de concert avec d'autres ministères gouvernementaux.

- **Intégration des services du gouvernement aux entreprises :** DEO va participer à la création d'alliances avec l'industrie dans le but d'accroître la compétitivité; promouvoir le développement économique des régions rurales et éloignées au moyen des Sociétés d'aide au développement des collectivités; participer à des ententes sur le développement urbain axées sur la relance économique dans les centres urbains; conclure de nouveaux partenariats avec les secteurs privé et public pour rationaliser les services offerts aux PME.

Des détails supplémentaires sur les quatre nouvelles gammes de services précités que le Ministère offre à toutes les provinces de l'Ouest se trouvent à la section intitulée Rendement du Programme et justification des ressources, de la page 20.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici un aperçu des initiatives décrites antérieurement dans la partie III du Budget des dépenses principal.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes influant sur le Programme

Durant l'exercice 1995-1996, DEO a réorienté de façon très importante l'exécution de son mandat. Ces changements sont le résultat de trois exercices : le processus de consultation mené, en 1994, par les membres du Caucus de l'Ouest dans toutes les provinces de l'ouest du Canada, l'Examen des programmes gouvernementaux et le Budget de février 1995. Les principales grandes lignes de cette nouvelle orientation étaient de répondre aux problèmes et aux besoins des petites et moyennes entreprises de l'ouest du Canada en ce qui concerne l'accès au capital, et de s'appliquer à fournir et servir d'intermédiaire en ce qui concerne l'information et les services aux entreprises et autre aide indirecte dans le but de promouvoir l'innovation, améliorer l'accès aux marchés et l'esprit d'entreprise.

Par la suite, le Ministère a mis un terme au programme d'octroi direct de prêts aux entreprises. Il s'est plutôt efforcé :

- de concert avec les institutions financières, de mettre sur pied des fonds d'emprunt qui ciblent de nouveaux secteurs et des secteurs en expansion et qui font appel au capital du secteur privé, afin de permettre aux petites et moyennes entreprises d'avoir plus facilement accès aux capitaux,

- de regrouper les ressources et les services disponibles en concluant des alliances stratégiques avec les provinces, l'industrie et les institutions financières,

- de fournir des services d'information d'ordre commercial par l'entremise de centres de service aux entreprises à guichet unique,

- de favoriser le développement économique communautaire grâce aux Sociétés d'aide au développement des collectivités et à d'autres moyens,

- de représenter les intérêts de l'Ouest sur la scène nationale.

Les attentes des entreprises ont également influé sur la nouvelle orientation prise par le Ministère. La plupart des entreprises de l'Ouest croient fermement que l'État doit favoriser un climat commercial positif. Plus particulièrement, les entreprises veulent que l'État simplifie la réglementation, qu'il les aide à pénétrer de nouveaux marchés d'exportation et qu'il permette au marché du travail de continuer de bien fonctionner.

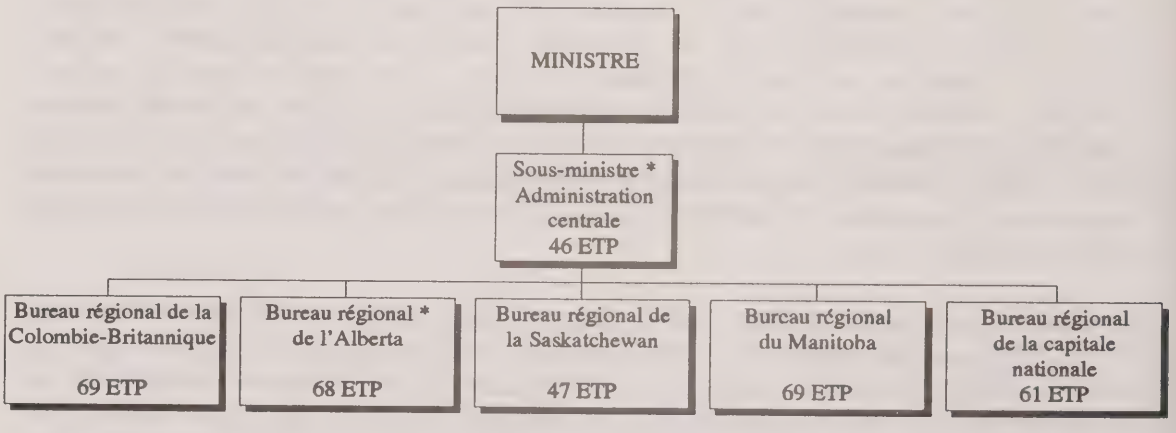
Les entreprises de l'Ouest fonctionnent dans une économie dont le développement doit continuer à reposer sur la force traditionnelle de ses industries primaires. L'économie fait des progrès et, selon de nombreuses sources, les industries primaires de l'ouest du Canada (exploitation forestière, pêche, pétrole et gaz naturel et agriculture) engendrent une nouvelle vague d'activité dans les industries secondaires et tertiaires. Des industries comme la biotechnologie, la transformation des aliments et boissons, les technologies de l'environnement, la technologie de l'information, l'aérospatiale et les produits touristiques haut de gamme contribuent beaucoup à la montée du PIB de l'Ouest et, fait important, aident à stabiliser le profil économique cyclique qu'on trouve dans toute économie axée sur les ressources naturelles.

l'organisme concerné, puis, à la fin, vérifier si les besoins du client ont bien été satisfaits. Les SMA jouent un rôle important dans l'administration de programmes spéciaux et d'initiatives au nom du gouvernement fédéral dans l'ouest du Canada, tels que le Programme des travaux d'infrastructure Canada et la mise en oeuvre de la fermeture des bases.

Le sous-ministre adjoint principal pour le bureau de la région de la capitale nationale relève du sous-ministre en ce qui concerne la direction des affaires du Ministère, y compris les services de soutien de la haute direction au ministre; la prestation de services de soutien à l'ensemble de l'organisation, dont l'affectation des ressources, le contrôle financier et divers services professionnels, les services administratifs, les ressources humaines, la vérification interne et l'évaluation des programmes; l'élaboration de politiques cadres et la recherche de retombées industrielles régionales liées aux achats du gouvernement fédéral; et la défense des intérêts de l'Ouest dans l'arène fédérale par une participation active à l'établissement des politiques et des programmes fédéraux.

Le sous-ministre adjoint principal a également des responsabilités de chef de file dans la fonction publique et doit contribuer aux visées politiques plus larges du gouvernement. Ces responsabilités consistent à prendre l'initiative de créer des relations de travail efficaces avec les autres agences afin de mieux servir les clients et d'accroître l'efficacité de la prestation du programme. De plus, cette responsabilité implique de contribuer de façon efficace aux initiatives stratégiques à l'échelle du gouvernement, et d'être proactif en assurant une communication plus large des politiques du gouvernement auprès des résidents de l'ouest du Canada.

Tableau 3 : Ressources humaines pour 1996-1997 selon l'organisation



* L'effectif total à Edmonton, en Alberta, est de 114 équivalents temps plein.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : Le Ministère réalise une seule activité, soit « la diversification de l'économie de l'Ouest ».

Organisation : Conformément à l'article 7 de la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien*, le Ministère a établi son administration centrale à Edmonton, en Alberta. Il existe un bureau régional dans chacune des provinces de l'Ouest et un bureau dans la région de la capitale nationale.

Le sous-ministre est le chef du Ministère. Chaque bureau régional est dirigé par un sous-ministre adjoint, qui relève du sous-ministre. Les entités organisationnelles de l'administration centrale qui relèvent du sous-ministre sont la Direction générale des politiques et des programmes administrée par un directeur exécutif et la Direction générale des affaires publiques administrée par un directeur général. La Direction générale des politiques et des programmes est responsable de la coordination de la politique intersectorielle et interprovinciale, de la planification et de l'analyse économique. Elle est en outre chargée de l'élaboration du cadre des Initiatives stratégiques de l'ensemble des provinces de l'Ouest. La Direction générale assure l'orientation stratégique et définit la politique en matière de programmes, en plus de surveiller les opérations des bureaux régionaux du point de vue de la prestation et de l'administration des programmes et des services de DEO et du point de vue de la qualité des processus d'approbation des projets. Dans cette fonction, la Direction générale tient compte de facteurs sectoriels et interrégionaux. La Direction générale des affaires publiques est chargée de l'établissement et de l'administration des relations publiques et des communications pour l'ensemble du Ministère.

Chaque sous-ministre adjoint est responsable d'une des quatre gammes de services que le Ministère offre dans l'ouest du Canada. Ce sont l'accès aux capitaux (ex: les fonds d'emprunts spéciaux gérés en collaboration avec les institutions financières); faire connaître et offrir à l'échelle de l'Ouest des services d'information et autre aide indirecte pour promouvoir l'innovation, améliorer l'accès aux marchés et l'esprit d'entreprise; la prestation de services commerciaux, y compris l'aide à la préparation à l'activité exportatrice, l'accès aux possibilités d'achat du gouvernement et la simplification du cadre de réglementation des PME; et, au moyen de partenariats, l'intégration des activités des gouvernements pour mieux répondre aux besoins des clients du secteur privé.

Les sous-ministres adjoints (SMA) des bureaux régionaux relèvent du sous-ministre en ce qui concerne la diffusion, la coordination et la gestion des objectifs du Ministère à l'échelle régionale, la prestation des programmes et des services du Ministère et la coordination des activités de recherche et de planification économiques qui touchent la région. Les SMA doivent aussi identifier les besoins et les priorités des provinces; représenter les intérêts du Ministère auprès des gouvernements provinciaux, d'associations professionnelles, de syndicats et d'associations industrielles, d'autres ministères fédéraux et du grand public; fournir de l'aide aux clients afin de leur permettre d'accéder à des fonds d'emprunt d'institutions du secteur privé; évaluer et approuver les propositions des entreprises; résoudre les problèmes qui se posent et guider les entreprises pour leur permettre de surmonter les obstacles à l'expansion et à la diversification. Leur travail d'orientation consiste à assurer que les clients soient dirigés vers les sources d'aide pertinentes des pouvoirs publics fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que du secteur privé. Il faut pour cela bien définir l'aide dont le client a besoin, établir la liaison entre le client et

C. Données de base

1. Mandat et liens avec d'autres programmes

Le 28 juin 1988, la *Loi sur la diversification de l'économie de l'Ouest canadien* a été promulguée, donnant à DEO le mandat de favoriser le développement et la diversification de l'économie de l'Ouest canadien et de faire valoir les intérêts de l'Ouest dans la politique économique nationale.

DEO a utilisé une gamme d'outils pour réaliser son mandat et concentre maintenant ses efforts à répondre aux besoins des petites et moyennes entreprises en offrant des services à la clientèle dans les domaines suivants : les services financiers, les services d'information, les services aux entreprises et l'intégration des services du gouvernement aux entreprises. Des renseignements additionnels sont donnés à la partie Rendement du Programme et justification des ressources à la page 20.

Le Ministère est aussi chargé de la gestion, dans l'Ouest, de certains programmes qui relevaient autrefois du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Ces programmes sont les suivants : Ententes de développement économique et régional (EDER), ententes-cadres de développement (ECD), Programme de développement industriel régional (PDIR) et Programme de développement industriel lié au transport dans l'Ouest (PDITO). Bien qu'aucun nouveau projet n'ait été approuvé sous l'égide de ces programmes, DEO continue à effectuer des paiements, à collecter les sommes dues et à contrôler des projets particuliers qui s'étendent sur plusieurs années. Comme prévu, le niveau d'activité diminue chaque année au fur et à mesure que les projets sont complétés.

2. Objectif du Programme

Le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest a pour objectif de promouvoir la diversification économique de l'ouest du Canada de manière à permettre à cette région d'exercer une plus grande influence sur la politique nationale et la prise de décisions, d'améliorer les services dans l'Ouest et de favoriser la coordination fédérale-provinciale.

3. Description du Programme

Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest oriente plus efficacement, en collaboration étroite avec les parties intéressées de l'Ouest, les politiques, les règlements et les ressources du gouvernement fédéral afin d'en faire des mécanismes plus constructifs de croissance et de diversification de l'économie de l'Ouest. DEO s'applique à répondre aux problèmes et aux besoins des petites et moyennes entreprises de l'ouest du Canada en ce qui concerne l'accès au capital, et à fournir et servir d'intermédiaire en ce qui concerne l'information et les services aux entreprises et autre aide indirecte dans le but de promouvoir l'innovation, améliorer l'accès aux marchés et l'esprit d'entreprise.

que DEO s'engage à fournir à un projet sur une période de cinq ans, il ne débourse en moyenne que 15 cents par dollar la première année, et les 85 cents qui restent sont versés graduellement au cours des trois ou quatre années subséquentes.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1994-1995

(en milliers de dollars)	1994-1995		
	Réel	Budget principal	**Différence**
Diversification de l'économie de l'Ouest	251 888	452 208	**(200 320)**
Ressources humaines (ETP) *	288	301	**(13)**
Recettes à valoir sur le Trésor	76 254	50 630	**25 624**

* Se reporter au tableau 6, page 29, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 251,9 millions de dollars pour 1994-1995 reflètent le caractère pluriannuel des besoins liés à la réalisation des projets, comme l'indique la section Explication des prévisions pour 1995-1996 à la page 8. Elles reflètent également le changement d'orientation qui a commencé en novembre 1993 lorsque le programme d'aide aux entreprises de DEO s'est orienté sur les petites entreprises et que DEO a commencé à créer des initiatives pour l'ensemble de l'Ouest avec les provinces de l'Ouest canadien, les industries et d'autres participants concernés.

B. Résumés financiers

1. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers en 1996-1997

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1996-1997**	Prévu [1] 1995-96	Différence
Diversification de l'économie de l'Ouest	**361 928**	372 457	(10 529)
Ressources humaines [2]	**360**	333	27
Recettes [3]	**82 200**	69 013	13 187

[1] Prévisions au 30 novembre 1995.
[2] Se reporter au tableau 6, page 29, pour de plus amples renseignements sur les ressources humaines.
[3] Se reporter au tableau 9, page 32, pour de plus amples renseignements sur les recettes.

Explication de la différence : Les chiffres du Budget des dépenses principal de 1996-1997 comprennent les sommes nécessaires au financement des initiatives prévues pendant le prochain exercice ainsi que les besoins de fonctionnement du Ministère. En 1996-1997, DEO utilisera ses ressources financières pour susciter des investissements du secteur privé et accroître le montant de capitaux disponibles offerts selon des conditions commerciales aux entreprises de l'Ouest. Les ressources des contributions ne serviront pas à offrir une aide financière directe à des compagnies particulières.

La diminution des dépenses de 10,5 millions de dollars par rapport au montant prévu en 1995-1996 est attribuable aux réductions faisant suite à l'exercice de l'examen des programmes effectué à l'échelle du gouvernement et à la diminution des dépenses du Programme des travaux d'infrastructure. Ces réductions ont été compensées par des augmentations reliées aux nouvelles responsabilités de DEO à l'égard des Centres de services aux entreprises Canada et des Sociétés d'aide au développement des collectivités de l'Ouest, ainsi que par une augmentation due à la nouvelle disposition commençant en 1996-1997 et permettant à DEO d'utiliser les revenus recueillis des contributions remboursables pour les besoins des programmes en cours.

Explication des prévisions pour 1995-1996 : Fondées sur les renseignements connus du Ministère au 30 novembre 1995, les prévisions pour 1995-1996 s'élèvent à 372,5 millions de dollars, ce qui est inférieur de 22 % au Budget des dépenses principal de 478,1 millions de dollars, en 1995-1996 (voir Autorisations de dépenser, page 4). Cet écart est surtout attribuable à la nature pluriannuelle du Programme, qui fait que le financement des projets et autres initiatives est généralement étalé sur plusieurs années. En conséquence, les versements réels aux clients de DEO sont répartis sur plusieurs années, même si le Ministère s'était engagé à financer une partie du projet ou d'une initiative dès la première année. Par exemple, sur le montant total

d'améliorer sa base d'information et ses capacités de distribution à d'autres partenaires afin qu'ils puissent offrir des services par l'entremise de divers partenariats notamment avec les provinces, les municipalités et les SADC. (voir page 22).

Après le Budget de février 1995, Développement des ressources humaines Canada a cédé à DEO la responsabilité du programme Développement des collectivités, qui est un programme de développement économique communautaire qui permet aux collectivités locales de développer et de renforcer le potentiel économique de leurs régions. Ce programme finance les activités des Sociétés d'aide au développement des collectivités, qui aident les collectivités à faire une planification économique stratégique et offrent des prêts et des conseils d'ordre commercial aux PME des régions non métropolitaines. Les SADC supportent également les activités de DEO en offrant des services et des renseignements sur les affaires aux petites et moyennes entreprises de l'Ouest. (voir page 24).

Initiatives stratégiques : Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de DEO, travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux, les entreprises, les syndicats, les universités et d'autres institutions de l'ouest du Canada à des projets en collaboration pour tout l'Ouest visant la réalisation de divers objectifs mutuels. Les principes de coopération entre les divers participants sont décrits dans l'Entente de coopération de l'ouest du Canada. Le travail de DEO sur les initiatives stratégiques a conduit à la réalisation de plusieurs entreprises en collaboration telles que l'initiative pour les femmes entrepreneurs conçue pour élargir la gamme de services aux entreprises et le financement auquel les femmes entrepreneurs ont accès dans l'Ouest. (voir page 15).

Infrastructure : DEO, de concert avec les provinces de l'Ouest, continuera de jouer un rôle de premier plan dans la prestation du Programme des travaux d'infrastructure du gouvernement dans l'ouest du Canada (voir page 17).

Défense des intérêts de l'Ouest canadien sur le plan des décisions de portée nationale : DEO continue de collaborer étroitement avec les provinces et l'industrie pour déterminer quelles questions préoccupent les habitants des provinces de l'Ouest et quelles sont les possibilités de croissance (voir page 25).

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants des plans pour 1996-1997 et du rendement récent

Nouvelles orientations : Le rôle de DEO a changé depuis l'automne 1993, lorsque le Ministère par son programme d'aide à l'entreprise s'est orienté vers la petite entreprise comptant généralement moins de 50 employés, et que nous avons commencé à établir des alliances stratégiques avec les provinces de l'Ouest canadien, les industries et d'autres participants intéressés. Au cours de l'année 1995-1996, le ministère a modifié davantage les modalités d'exécution de son mandat qui est le développement économique régional. Les plus importants de ces changements visaient à répondre aux problèmes et besoins des petites et moyennes entreprises (PME) de l'ouest du Canada en ce qui concerne l'accès à des capitaux d'emprunt et, principalement, à offrir aux PME les services d'information et les renseignements sur les affaires dont elles ont besoin, ainsi qu'à aider à promouvoir l'innovation et à améliorer l'accès au marché et l'esprit d'entreprenariat.

Des événements ont conduit DEO à établir un nouvel ensemble de buts et de stratégies qui ont réorienté le ministère qui, d'organisme orienté vers l'application est devenu un **ORGANISME DE SERVICE À LA CLIENTÈLE**. Il utilise les ressources allouées aux contributions pour regrouper des fonds publics et privés et créer des fonds d'emprunt qui permettent à des PME situées dans des secteurs de croissance précis d'avoir accès à des capitaux du secteur privé. Ces fonds d'emprunt sont administrés par des institutions financières selon des pratiques commerciales. Ceci poussera les institutions financières à accepter un niveau de risque plus élevé sur leurs prêts.

Pour atteindre ces objectifs, DEO consolidera sa position à titre d'organisme de service à la clientèle fort, et il s'appuira particulièrement sur la technologie de l'information afin d'élargir la disponibilité de ces services.

DEO répondra aux besoins des petites et moyennes entreprises en participant à la création d'un climat d'affaires favorable, en améliorant leur accès au capital, en fournissant des services d'information et en aidant les PME. DEO offrira ces services dans tout l'ouest du Canada en développant un **RÉSEAU DE PRESTATION DE SERVICES INTÉGRÉ** comptant plus de 90 points de service comprenant les Centres de services aux entreprises Canada (CSEC), les Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC), les Centres de services pour les femmes entrepreneurs (CSFE) et les quatre bureaux régionaux de DEO. Ce réseau offrira un mécanisme qui permettra aux entreprises des communautés urbaines, rurales et éloignées de l'Ouest d'avoir facilement accès aux services gouvernementaux et autres services aux entreprises. Il s'agit, pour le ministère, de s'efforcer proactivement d'établir des alliances avec le secteur privé et le secteur public. (voir page 14).

Après le Budget de février 1995, DEO est devenu responsable de l'administration, du fonctionnement et de la mise en valeur des **Centres de services aux entreprises Canada (CSEC)** dans l'Ouest canadien. Les centres sont un moyen de regrouper et de consolider tous les renseignements commerciaux qu'offre le gouvernement en un seul endroit servant de guichet unique aux petites entreprises qui ont besoin d'information. DEO a l'intention d'étendre et

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1996 - 1997			
	Budgétaire		Total	Budget principal 1995-1996
	Fonctionnement	Paiements de transfert		
Diversification de l'économie de l'Ouest	36 390	325 538	**361 928**	478 133

B. Emploi des autorisations en 1994-1995 - Volume II des Comptes publics

Crédits (en dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel *
Diversification de l'économie de l'Ouest				
1	Dépenses de fonctionnement	29 674 000	29 674 000	**25 405 754**
5	Subventions et contributions	406 311 000	406 311 000	**220 779 253**
(L)	Obligations contractées en vertu de la *Loi sur les prêts aux petites entreprises*	14 000 000	3 464 274	**3 464 274**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 223 000	2 223 000	**2 223 000**
(L)	Dépenses du produit de l'aliénation de biens de l'État excédentaires	--	2 489	**2 061**
(L)	Remboursement des sommes comptabilisées dans les recettes des années antérieures	--	13 467	**13 467**
Total du Ministère - Budgétaire		452 208 000	441 688 231	**251 887 809**

* L'emploi réel des ressources est expliqué à la page 9.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	**Budget principal 1996-1997**	Budget principal 1995-1996
Diversification de l'économie de l'Ouest		
125 Dépenses de fonctionnement	**33 548**	30 058
130 Subventions et contributions	**308 538**	435 876
(L) Obligations contractées en vertu de la *Loi sur les prêts aux petites entreprises*	**17 000**	10 000
(L) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**2 842**	2 199
Total du Ministère	**361 928**	478 133

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (en dollars)	**Budget principal 1996-1997**
Diversification de l'économie de l'Ouest	
125 Diversification de l'économie de l'Ouest - Dépenses de fonctionnement	**33 548 000**
130 Diversification de l'économie de l'Ouest - Subventions inscrites au Budget et contributions	**308 538 000**

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1996-1997 4
B. Emploi des autorisations en 1994-1995 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants des plans pour 1996-1997 et du rendement récent 6

B. Résumés financiers
1. Sommaire des besoins financiers 8
2. Examen des résultats financiers 9

C. Données de base
1. Mandat et liens avec d'autres programmes 10
2. Objectif du Programme 10
3. Description du Programme
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 10

D. Perspective de planification
1. Facteurs externes influant sur le Programme 13
2. Nouvelles initiatives 14
3. État des initiatives annoncées antérieurement 14

E. Rendement du Programme et justification des ressources 20

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme 28
1. Besoins financiers par article
2. Besoins en personnel 29
3. Dépenses en capital 30
4. Paiements de transfert 31
5. Recettes 32
6. Coût net du Programme 33

B. Autres renseignements
1. Aperçu de l'économie de l'Ouest canadien 34
2. Adresses des bureaux de DEO 43
3. Références 44

Index par sujet 45

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent Plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins.

Le Plan comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, des objectifs et des perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit plus de renseignements sur les coûts et les ressources, ainsi que des analyses qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

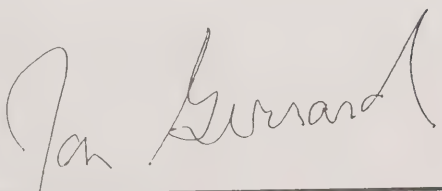
Le présent document a été conçu de manière à permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section, tandis que l'index permet au lecteur de se concentrer sur les sujets qui l'intéressent. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

À noter que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources dont il est fait état dans le Plan de dépenses doit être mesurée en équivalents temps plein (ETP). L'ETP exprime la durée du travail fourni par l'employé chaque semaine à l'aide du coefficient des heures désignées, divisée par les heures régulières de travail.

Budget des dépenses 1996-1997

Partie III

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada



Secrétaire d'État,
Diversification de l'économie de l'Ouest

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1997-III-82
ISBN 0-660-59942-2

39 15

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada

Budget des dépenses 1996-1997

ISBN 0-660-59942-2

Partie III

Plan de dépenses

3 1761 11546778 9